
T 24 6/75.


ВОЕНИЗДАТ

Ernst Hashagen

U-BOOTE WESTWÄRTS!

Meine Fahrten um England

1914 – 1918

BERLIN
Verlag von E. S. Mittler & Sohn
1931

Эрнст Хасхаген

НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ У БЕРЕГОВ АНГЛИИ

(1914 — 1918)

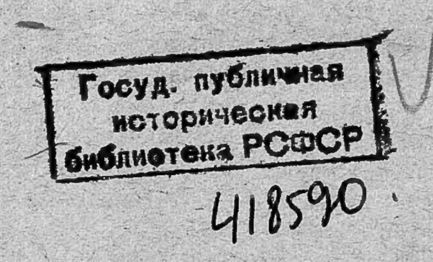
Перевод с немецкого

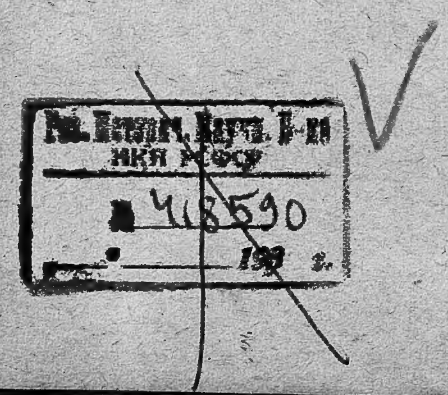
Государственное военное издательство
Наркомата обороны Союза ССР
Москва — 1937

ЭРНСТ ХАСХАГЕН. На подводной лодке у берегов Англии (1914—1918). Перевод с немецкого.

Воспоминания германского подводника о боевых походах на подводной лодке к берегам Англии. Описание быта подводной лодки и ее боевой службы: особенности устройства подводной лодки, тактические приемы боевых действий, крейсерская служба, борьба с судами-ловушками, нападения на конвои, прохождение через сетевые заграждения.

Книга представляет интерес главным образом для подводного состава морских сил РККА.





ПРЕДИСЛОВИЕ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ

Когда Англия 4 августа 1914 г. объявила войну Германии, никто из вступивших в эту великую империалистическую бойню союзников и врагов еще не представлял себе той исключительной роли, которую пришлось играть в этой войне подводной лодке. Не представляли себе этой роли и немцы, сумевшие впоследствии организовать использование нового оружия в невиданном размере. Современные военно-морские исследования свидетельствуют, что по сути дела Англия гораздо больше внимания уделила перед войной строительству подводных лодок и значительно лучше подготовила их к боевым действиям. Качество работы английских подводных лодок на протяжении всей войны подтвердило их удовлетворительную подготовку. Германия же, вступив в войну, располагала весьма ограниченным числом подводных лодок, находившихся в строю; эти корабли обладали серьезными техническими недостатками и даже далеко не все из них могли считаться боеспособными. Будучи использованы в первые же дни войны для целей разведки и атаки (если встретится что-нибудь «подходящее»), эти подводные лодки в ряде случаев погибли или были повреждены в обстановке полного отсутствия организации противолодочной обороны со стороны противника, преимущественно из-за своего технического несовершенства или допущенных отдельными командирами ошибок.

Однако, несмотря на такое малоуспешное начало, немецкие подводные лодки через непродолжительное время начинают добиваться все бо́льших и бо́льших успехов. Уже в сентябре 1914 г. одна из них — *U-9* — становится широко известной, выполнив 22 сентября атаку против трех английских крейсеров — «Хог», «Абукир» и «Кресси». Этот случай, происшедший в исключительно благоприятной обстановке — обстановке примерной беззаботности

и неорганизованности англичан, — в свое время сыграл крупную роль как поворотный момент во взглядах всех государств на боевые возможности подводных лодок.

С развитием войны подводным лодкам поручаются все более и более крупные боевые задачи, выполнение которых одновременно создает предпосылки к дальнейшему совершенствованию техники и тактических приемов этого оружия. Принимаются меры к усовершенствованию системы погружения лодок, к сокращению времени перехода из надводного в подводное положение; одновременно люди учатся управлять лодкой во время шторма, на большой волне, учатся плавать в туман, организуя и соблюдая необходимую бдительность. Лодки начинают проникать в глубокий морской тыл противника, появляются там, где их не ожидают, и повышают время своего непрерывного пребывания в море, в отрыве от базы.

В процессе развития боевых действий, по мере нарастающего сопротивления противника действиям подводных лодок, обстановка для них становится все сложнее и сложнее. Переключившиеся на войну против морской торговли союзников и в первую очередь против Англии, положение которой как островного государства было наиболее уязвимым, немецкие подводные лодки начинают сталкиваться с организованной обороной, направленной против них и включающей в себя новые технические средства — гидрофоны, глубинные бомбы — и новую организацию деятельности боевых кораблей и морской торговли — охранение больших кораблей, систему противолодочных патрулей, постановку минных заграждений и конвои. Подводные лодки вырабатывают новые приемы действий как в открытом море, так и вблизи берегов своих и противника, а также применяют новые способы преодоления противолодочных средств.

Общеизвестно, какие усилия и материальные средства употребили союзники, чтобы создать необходимые препятствия истребительной деятельности немецких подводных лодок и добиться обеспечения своей морской торговли.

Книжка немецкого подводника Хасхагена интересна тем, что в ней последовательно излагается боевая жизнь подводной лодки на протяжении почти всей войны. Читатель найдет в ней изложение различных приемов боевой деятельности подводной лодки, будь то переход морем, разведка, атака боевого или торгового корабля. Книга при этом доступна широкому кругу людей, мало знакомых с боевой деятельностью и с условиями жизни на подводной лодке.

Читатель может легко проследить эволюцию тактических приемов подводной лодки и получить представление о том, как менялись приемы войны на весьма значительном ее участке — в области действий подводных лодок и противолодочных средств.

Характерной чертой автора — немецкого офицера-подводника является его откровенное пристрастие к методам так называемой «неограниченной войны на море». Особенно красочно расписывает автор те эпизоды, когда ему приходилось топить корабли без предупреждения; наоборот, где процедура остановки, осмотра и отпуска экипажа на шлюпки являлась неизбежной необходимостью, сквозь строки звучит сожаление пирата, из рук которого ускользнула жертва. В книге сквозит националистическая подчеркнутая ненависть к противнику.

Когда автор говорит о своих людях, он называет их «добрыми, честными малыми», «хорошими служаками», давая при этом чувствовать свое кастовое превосходство. Даже о своих ближайших помощниках — офицерах — он упоминает с оттенком некоторого снисхождения. Выходит, что на глубокие переживания способны только «избранные», например его друг — командир *UC-44* Теббениоганнс.

Лирические, «философские» и прочие отступления[1] в очерках обнаруживают довольно низкий культурный уровень германского офицерства, в том числе и самого автора.

Автор весьма склонен к мистике и суеверию, многое он приписывает «судьбе» и «счастью». Нашим морякам непонятны и далеки эти ощущения, как далеки основы дисциплины германского флота времен мировой войны от основ, на которых построена дисциплина в Красном флоте и на которых проводятся воспитание и обучение наших советских военных моряков.

В. Сурин.

Январь 1937 г.

---

[1] За их счет книга сокращена.

НАЧАЛО ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

Море всегда кажется неизменным. С незапамятных времен дуют буйные ветры с запада на восток и с востока на запад. Море остается вечно неуловимым в своем бесконечном просторе.

Корабль менял свой вид, море осталось все таким же. Исчезли белые паруса, но не исчез шторм. Морские берега освещаются маяками, изобретены замысловатые сигналы. Море осталось свободным и сильным, побеждая порою людские изобретения и ухищрения. Бесчисленное количество судов выбрасывается на берег. Кто хочет плавать по нему, должен быть готов к борьбе.

8 декабря 1914 г. германская эскадра крейсеров под командой адмирала Шпее потерпела поражение у Фальклэндских островов в сражении с превосходными силами английских линейных крейсеров, прибывших туда по приказу адмиралтейства. Германской эскадре предстояло, между прочим, выполнить задание второстепенного значения — разрушить английскую радиостанцию в Порт-Стенли.

Англичане грузили в порту уголь, ничего не зная о близости германских судов. При свежей погоде адмирал Шпее обогнул мыс Горн, чтобы пробиться в Северное море. Никакого извещения, приглашающего воздержаться от приближения к Фальклэндским островам, им тоже не было получено. Если бы он находился вне видимости островов, то никто из противников ничего не знал

бы друг о друге и английские суда тщетно и длительно разыскивали бы немцев в южной части Атлантического океана. Ничего не подозревая, оба крейсера «Гнейзенау» и «Нюренберг» на рассвете направились к показавшимся на поверхности океана островам. Какие мысли могли появиться у адмирала Шпее после того, как он узнал о положении из донесений своих дозорных судов? Он не мог со своими сравнительно старыми судами померяться силами с современными английскими линейными крейсерами, прибывшими в Порт-Стенли накануне. Треногие мачты больших английских судов вырастали над горизонтом, все приближаясь с кормы к германским крейсерам. Сражение началось, море оставалось нейтральным. Не было ни тумана, ни бури, которые могли бы помешать англичанам. Не было ни капли спасительного дождя, который прикрыл бы и спас немцев. А месяц назад у мыса Коронель силуэты английских судов резко выделялись на фоне красного от заката неба, и немцам легко было их обстреливать. В ту ночь[1] ветер и море много помогли расстроить английские отряды и завершили победу немцев. 8 декабря у Фальклэндских островов море было холодное и спокойное.

Германские суда, как и их английские противники у мыса Коронель, шли теперь ко дну с развевающимися флагами.

В древности мир был еще мал, и океан нес свои волны из неведомой дали к берегам западных стран. Долгое время оставался он для человечества таинственной и непостижимой загадкой. Что могло быть за этой далью, где сливаются небо и земля? Какой тайной покрыты пылающие на горизонте в вечернюю зарю горы облаков?

Но ведь земля круглая, думали средневековые мудрецы. Значит, если судно в океане отважилось зайти слишком далеко на запад, то неизбежно достигнет такого пункта, где оно «провалится». Фантастика и первые начала научной и астрономической мысли боролись между

[1] Бой у Коронеля 1 ноября 1914 г. между эскадрами германского адмирала Шпее и английского адмирала Крэдок. Англичане были разбиты. — *Ред.*

собой. Но вот Христофор Колумб отплыл на парусах на запад. Он искал Индию, а открыл Америку. Мир расширился. И хотя море все же оставалось бурным и опасным, но по нему можно было плавать. Не было больше никаких непреодолимых границ. Выходили в море на парусах и открывали один за другим острова и новые части света.

Наступила эпоха больших торговых флотов. Суда стали вооружать, чтобы побороть торговую конкуренцию. Таким путем морская торговля и ее транспорт, коммерческие суда, стали источником и объектом большинства морских войн.

Во время войны торговые суда и их грузы, даже если они составляют частную собственность, объявляются вне закона, т. е. подвергаются конфискации неприятелем.

Это относится также и к судам под нейтральными флагами, если они имеют на борту контрабанду, т. е. если на них находятся грузы, которые прямо или косвенно могут быть использованы противником как подкрепление для ведения войны.

Ни одно судно извне не приходило больше к германским берегам. Пароход с пшеницей из Аргентины считался контрабандой наравне с судном, везущим бананы с Азорских островов. Что значили все эти понятия и определения! Это была война. Итак, Германия была взята на измор голодом. Блокада. Но это была не та реальная блокада, которую имело в виду право морской войны, а тесная охрана и зоркое наблюдение, словом, закрытие наших берегов и портов. Осуществить это было опасно и трудно, почти невозможно. Англия ограничилась объявлением блокады, захватывая, впрочем, всякое судно, которое пыталось достигнуть германских берегов через Ламанш или северным путем вокруг Шотландии. Положение Германии было отчаянным. Никто не знал, как реально бороться против этого.

Война сама дала на это ответ. На сцену выступило новое средство борьбы — подводная лодка. 20 октября 1914 г. *U-17* осмотрела английский пароход «Глитра» вблизи Норвегии и пустила его ко дну, потому что он вез контрабанду.

Подводная война началась.

Подводная лодка в 1914 г. была еще неиспытанным оружием. Только с 1912 г., когда мотор Дизеля достиг известного совершенства, можно было подумать о применении его на подводных лодках. Все другие машины оказывались малопригодными. Хотя в начале войны Германия по сравнению со своими противниками не обладала достаточным количеством подводных лодок, тем не менее большинство их могло быть использовано для нападения в открытом море.

Теперь дело заключалось в том, чтобы проявить силу нового оружия. Служба на подводной лодке относилась к разряду сложных. Многие важные опыты, как, например, погружение на значительную глубину, длинные переходы в бурную погоду, могли быть надлежащим образом осуществлены лишь после того, как война устранила в этом вопросе всякую нерешительность и затруднения.

Вскоре по объявлении войны Англией одна из германских подводных лодок проникла в залив Форт[1]. Целый день она наблюдала в перископ за движениями неприятельских судов.

Ночью лодка поднималась на поверхность моря, чтобы экипаж мог подышать воздухом. Германские моряки с удивлением смотрели на английские военные суда, проходившие мимо них как безмолвные призраки, будучи сами невидимы и хорошо скрыты глубокими тенями обрывистых шотландских берегов. На остальную часть ночи лодка погружалась и ложилась на грунт, чтобы дать экипажу сон и отдых. Находиться в самой середине вражеской страны при сказочной тишине, что это—сон или действительность?

Иногда слышался приглушенный звук легких ударов о стальные стенки — это лодка терлась о морское дно, скрытая и неуловимая. На следующее утро лучи восходящего солнца улавливались в небольшом, тщательно отполированном глазке перископа, который с большой осторожностью двигался на поверхности моря...

---

[1] В северном море у берегов Шотландии. — *Ред.*

Нетрудно представить себе, при некоторой доле фантазии, впечатление, произведенное первыми донесениями подводных лодок. Были, конечно, отважные патрули и в прежние войны. Но было ли тогда возможно что-либо подобное? Проникнуть в самый центр неприятельского расположения, зорко наблюдать за врагом насколько надо и опять бесследно исчезнуть с поверхности в любое время! Все это кажется теперь так просто и естественно. А между тем тогда мы немели от изумления. Подводная лодка могла нанести смертельный удар, сама оставаясь неуязвимой.

Так был приобретен первый опыт. Успехи подводных лодок быстро прогрессировали. В крейсерованиях доходили до Ламанша и севернее. Англия была охвачена со всех сторон. Херзинг потопил английский крейсер «Патфайндер», это было первое английское военное судно, уничтоженное подводной лодкой; Веддиген потопил три английских броненосных крейсера «Хог», «Кресси» и «Абукир». Три больших корабля и 2 000 человеческих жизней погибли от одного удара. И все это сделала маленькая подводная лодка с экипажем в 20 человек.

Итак, подводная лодка могла не только наблюдать, но и бить и уничтожать. Необычайное раздражение охватило весь мир. Газета «Дейли-Телеграф» 23 сентября 1914 г. писала по этому поводу:

«Быть может задают себе вопрос, стоит ли вообще возиться с такого рода оружием как подводная лодка. Более ста лет назад, когда великий военный министр наблюдал несколько опытов с одним видом торпеды, виконт Чарльз Сент-Винсент [1], тогдашний первый лорд адмиралтейства, заметил:

«Питт — величайший сумасброд, какой когда-либо существовал, потому что поощряет производство боевого средства, которым не пользуются те, кто господствует на море; если же оно будет действовать успешно, то может отнять у них это господство».

---

[1] Адмирал Джервис — крупнейшая фигура в английских аристократических военно-морских кругах начала XIX столетия. Получил титул виконта за победу над французским флотом у мыса Сент-Винсент. — *Ред.*

Это лишний раз доказывает, что всегда находились люди, пророческое предвидение которых значительно опережает их время.

Однако и у нас были потери — *U-13 и U-15* совсем не вернулись. Последняя погибла при нападении на «Бирмингам», как подтвердили это англичане позднее, *U-13* пропала без вести. Она лежит где-то на дне Ламанша разбитая; та же участь постигла позднее многих ее товарищей. Суеверные люди считали гибель *U-13* плохим предзнаменованием.

Вскоре и Веддиген подвергся той же участи. Английский линейный корабль разрезал его лодку на две части. В предсмертной судороге высоко поднялся в последний раз ее нос и сверкнул большими белыми знаками номер *U-29*. Английское адмиралтейство узнало на несколько недель раньше нас о том, какого страшного противника оно уничтожило.

Тем не менее вера в будущее подводных лодок осталась непоколебимой. Подводная лодка из неизвестного и сомнительного оружия стала живым существом. В речных устьях Гельголандской бухты стоял на якоре готовый к бою военный флот, отлично снабженный материально, с личным составом, пригодным для выполнения больших задач. Оставалось лишь умело использовать его. Флот сам по себе, бездействующий, еще не дает господства на море даже при наличии подводных лодок.

Те, кто, как мы — подводники, из года в год испытывал на себе власть моря, кто, плавая на малых лодках, видел, как катились через них гигантские волны, подхлестываемые западными штормами, те, кто слышал, как эти волны, угрожающе встряхивая жестким кулаком, разбивались затем об острова и скалы западного побережья Англии, — только те понимают глубокий смысл природы моря. Много было великих держав, не имевших морских сил и морского значения. Но мировой державой будет лишь та, которая понимает значение моря.

Много написано во всех странах книг о подводной войне. В них исследуются причины событий и те побуждения, которыми руководствовались государственные люди, находившиеся у власти. То, что написано

в моей книге, идет не с зеленого стола и не из глубин научного исследования: здесь будет итти речь о картине, сразу развернувшейся перед глазами германского моряка; это то, что пережито экипажами германских подводных лодок в борьбе за осуществление поставленных перед ними задач.

ТЮЛЕНЬ

Апрель 1915 г. На мостиках подводных лодок в Вильгельмсгафене шум и оживление.

Свежий ветер развевает флаги и вымпелы.

Серое небо Фрисландии на сером же фоне широко расстилается над дамбой. Тянет норд-вестом. Шквалы, как тени, метут порт, забрасывают водяной пылью плотину и корабли, поют на мачтах и вантах и с удвоенной силой устремляются в даль на зеленоватожелтые воды залива.

У дамбы, плотно прижавшись друг к другу, стоят подводные лодки. Сеть толстых стальных тросов растянута над их серыми корпусами. Ветер яростно качает лодки, толкая их то вперед, то назад, так что пробковые кранцы кряхтят и скрипят.

Очертания лодок едва можно разглядеть в этом нагромождении мачт, переплетающихся снастей, сходней, штоков и широко раскрытых люков. Только одни командирские мостики заметно выделяются, показывая ряды крепких заклепочных головок на боевых рубках, которые могут противостоять иным силам, более грозным, на поверхности и на морской глубине.

Немного оробев, как это часто случается в жизни, когда попадаешь в новое положение при встрече с незнакомыми людьми и вещами, я стал расспрашивать, как пройти на *U-22* — лодку, на которую я должен был сегодня явиться в качестве вахтенного офицера. Многое мне чуждо и непонятно, но все же я испытываю большое и радостное нетерпение. Наконец-то серьезное назначение! Подводная лодка не ждет неприятельского приглашения выйти из речных устьев. Словом, морской простор и враг.

Последнее время я чувствовал себя удручающе на борту «Кайзер Барбаросса», старого линейного корабля пятой эскадры, выведенного с началом войны из «кладбища» в Киле, где он уже ряд лет считался железным ломом. Месяц за месяцем мы практиковались и занимались эволюциями с другими кораблями эскадры. Но при всем желании нельзя сделать из старой коробки современный линейный корабль. Мы совершали смелые переходы в Балтийское море до Готланда и выше, производили демонстрации против русских; пока все шло хорошо. Однако в душе мы удивлялись инертности русских. Им стоило только выслать два настоящих современных корабля, чтобы успешно атаковать и покончить с нашей устарелой пятой эскадрой.

Иногда мы целыми неделями стояли на якоре в качестве сторожевого охранения среди песчаных мелей устья Эльбы, что представляет мало удовольствия во время декабрьских штормов в Северном море. Однажды нас предупредили о появлении неприятельских подводных лодок в Гельголандской бухте. Вся эскадра пришла в волнение, и мы напрягали зрение, чтобы разыскать злого врага. Было 7 часов утра, шел небольшой снег, и берега Эльбы едва виднелись в сумерках, как вдруг — тревога!.. Я бросаюсь к своему посту по боевому расписанию, и в то же время прямо надо мной уже просвистел 15-*см* снаряд.

«Неприятельская подводная лодка четыре румба[1] с правого борта!»

Но волнение продолжалось очень недолго. Один из наблюдательных постов принял за неприятельский перископ темный фарватерный бакен, оставляющий за собой след по течению Эльбы. При слабом первом утреннем свете это было простительно. Восемь дней спустя случилось нечто более забавное. Это было тоже рано утром, и опять тревога — подводная лодка. Раздался целый залп, поднявший по ту сторону Эльбы, у Бишофзанда,

---

[1] Румб — направление, взятое по компасу; всего таких направлений, имеющих собственные (а не цифровые) названия, тридцать два. Главных из них четыре: норд, зюд, ост и вест. В градусном исчислении румб равен углу в 11°. Следовательно, «четыре румба справа» означает, что замеченный предмет находится под углом в 45° от носа корабля. — *Ред.*

высокие столбы воды. На этот раз это было на самом деле нечто живое, но опять-таки не подводная лодка, а просто тюлень, которому, быть может, захотелось посмотреть, что нового случилось в это утро на Эльбе. Какое странное изумление, вероятно, выразилось в умных глазах маленького тюленя. Свист пуль ему случалось слышать, но снаряды — вот еще новое и ужасное изобретение человека против тюленьей породы. С быстротой молнии он нырнул и меланхолично скрылся в клокочущих глубинах Эльбы.

Таковы были «военные приключения» нашей пятой эскадры. Теперь все должно быть по-иному, это чувствовалось. Вскоре придется самому изображать из себя тюленя, но у англичан, и поглядеть, что нового у их берегов. Устроят ли они такой же бессердечный прием стальному тюленю, когда он высунет свой нос среди утесов, выискивая добычу? Отыщут ли они этого дерзкого малого, который проложит себе путь к их островам и, как непрошенный гость, будет там повсюду выслеживать из мрачных глубин? Будут ли они тревожить его покой посреди песков, преследовать его и гнать обратно через Северное море на родину близ Эльбы, на место его стоянки?

Еще под впечатлением всех этих забавных воспоминаний и сцен я переходил тогда по сходням, перекинутым через многочисленные подводные лодки, стоявшие на якоре у моста, и вскоре оказался на палубе *U-22*.

Знакомство было быстро закончено. Пожали руку новичку и вернулись к своей работе. Лодка должна завтра выйти в море, а дела все еще много, и все заняты.

«Сколько же времени вы пробыли в школе подводного плавания в Киле?» — спрашивает меня командир лодки с оттенком дружелюбного недоверия.

«Две недели», — ответил я и сам почувствовал в этот момент, что это слишком мало, чтобы изучить все уловки и ухищрения подводника.

«Но я надеюсь все-таки, что у вас была практика по управлению горизонтальными рулями?» [1]

---

[1] Горизонтальные рули, установленные попарно в носу и корме подводной лодки, служат для управления ею в подводном положении в вертикальной плоскости (забирание глубины или всплытие). — *Ред.*

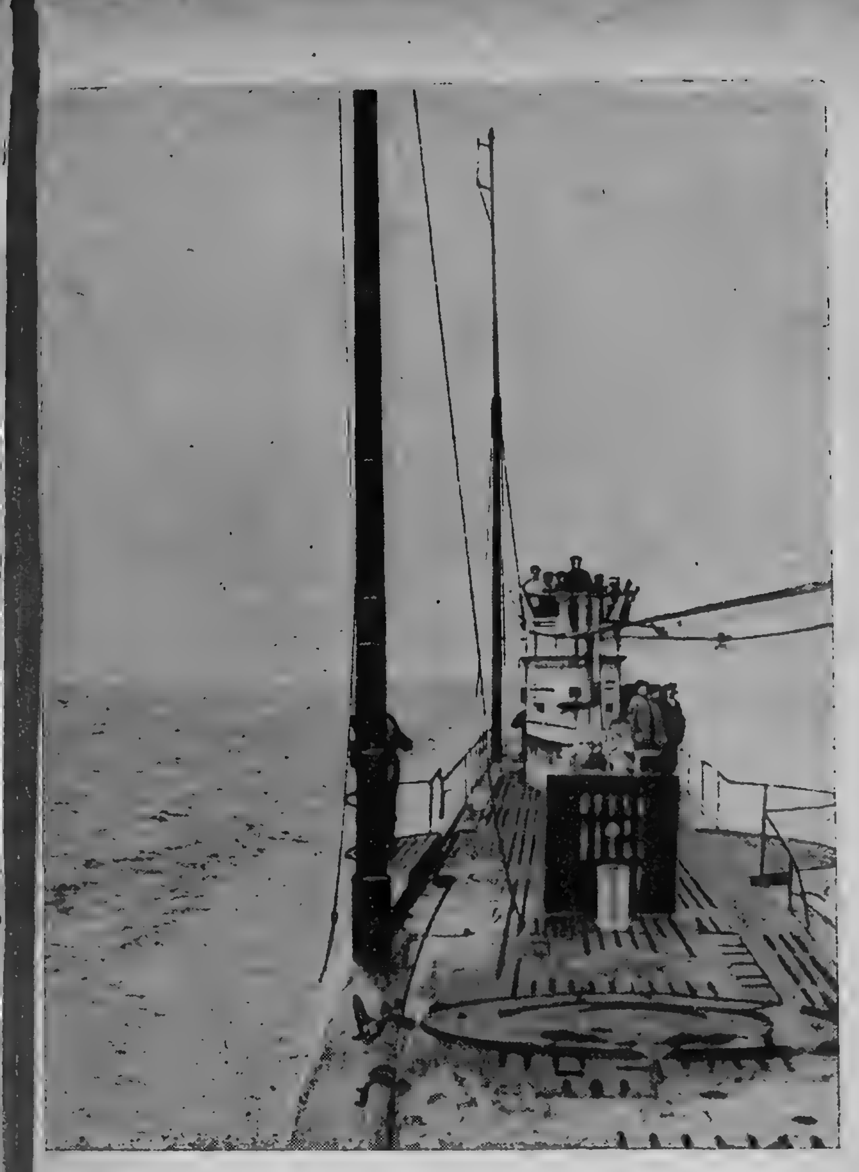


Рис. 1. Верхняя палуба большой подводной лодки (вид с носа)

Я немного смущен этими вопросами и отвечаю не совсем уверенно.

«В течение четырех дней я ежедневно стоял по одному часу у штурвала горизонтальных рулей на подлодке

U-10, господин капитан-лейтенант; я знаю, как ими пользоваться, но вот насчет практики... я смогу ее приобрести только во время дальнего плавания».

«Ну, что же, — говорит командир, — я знаю, что вы раньше плавали на миноносцах, а на «Барбароссе» были минным офицером, значит кое-что в этом понимаете. Остальное придет. Лейтенант фон Д. в предстоящем плавании будет еще с нами, так что около вас все время будет опытный офицер, он все вам покажет. Прикажите, чтобы вам выдали теперь же ваш «кожаный пакетик» (так назывался на языке подводников кожаный костюм) и займитесь торпедами, их как раз будут принимать. Затем старший инженер-механик поможет вам осмотреть лодку и посвятит вас во все детали».

И вот я окунаюсь в этот новый мир, чувствуя в себе больше энергии, чем уверенности в своих силах; я пролезаю в машинное отделение, где все еще раскрыто настеж, затем прохожу к центральному посту, где слышно гудение привода испытываемых горизонтальных рулей и где рабочие с верфи по углам еще что-то завинчивают и долбят; заглядываю в каюты, где складывают продовольствие, и кончаю носовым отделением, где как раз проверяют торпеды перед погрузкой их в торпедные аппараты.

Всюду железо и сталь, сыро, грязно и неуютно. Пахнет машинным маслом. Я еще раз иду в центральный пост, там больше всего что стоит посмотреть и чему поучиться — масса всяких приспособлений и приборов: трубопроводы, маховики, рупоры, компасы, манометры и насосы. Если бы только знать, для чего все это здесь предназначено!

«Вот водомерные стекла с трубками, которые идут от водяных балластных систерн, — объясняет мне инженер-механик, — вы, должно быть, ознакомились с этим в подводной школе. Плохо, что мы все еще не имеем централизованного, быстро действующего привода для вентилирования (удаления воздуха) балластных систерн». Я слушаю рассеянно, здесь внизу угнетающая полутьма.

«На самом деле, — продолжает мой наставник, — при существующей системе никогда не знаешь, действитель-



Рис. 2. Подводная лодка (вид от рубки на кормовое орудие)

но ли полны систерны. Они заполняются посредством тонких труб и по большей части неравномерно, так что лодка никогда не погружается быстро и как следует. Когда мы погружаемся во время зыби, то всякий раз происходит задержка. Недавно нас чуть не настиг эскадренный миноносец повыше залива Ферт-оф-Форт. Как черный бык мчался он на нас ночью. Волнение было сильное, и лодка все не хотела оторваться от поверхности. Мы заполняли, заполняли наши систерны и, наконец, как камень, пошли вниз с диферентом (наклоном) на корму. С трудом мы восстановили положение лодки на 50 *м*. Это, знаете, никуда не годится, и надо быть чертовски внимательным, чтобы в один прекрасный день не остаться там навсегда».

Это показалось мне тоже не очень обнадеживающим, после того я еще раз осмотрел торпеды и уже вечером впотьмах сошел на берег, преодолевая по пути тысячу препятствий, чтобы проститься с цивилизацией и ее радостями.

Заснуть я смог уже поздно, так как меня преследовали фантастические и совершенно безумные видения.

На другой день ветер стих, и мы при штиле сейчас же снялись со швартов и пошли в направлении на Эмс, чтобы там еще немного поплавать с третьей флотилией. Наша лодка долго находилась в ремонте на верфи. Поэтому надо было пройти некоторые испытания и тренировку, пока все снова не пришло в порядок.

Наконец, 15 апреля 1915 г. мы все закончили и были готовы к отплытию.

На море было прекрасное, ослепительное весеннее утро. Командующий флотилией вышел с нами на Эмс на своем миноносце *G-137* и сопровождал нас из предосторожности через зону, подвергавшуюся опасности со стороны английских подводных лодок. Затем миноносец описал изящную циркуляцию (дугу) влево. Люди кивали нам и махали своими фуражками. Вскоре показались желтые дюны Боркума. Дымки миноносца долго еще стояли под облаками далеко позади нас, как последний привет родины. Мой первый дальний поход на запад начался.

«Торговую войну на западных берегах британских островов вести согласно призовому праву» [1] — так гласил приказ. Поэтому мы шли на север, держась на далеком расстоянии от английских восточных берегов. В Канале [2] англичане только что поставили новые минные поля, положение которых еще не было точно выяснено. Было безопаснее итти северным путем вокруг Англии.

Переход прошел вначале без особых происшествий. На высоте Питерхэда мы осмотрели два парохода, но должны были отпустить их на свободу как «безупречных». На второй день после нашего отплытия при проходе через линию английского сторожевого охранения мы имели первое соприкосновение с неприятелем. Сторожевыми судами в этом охранении были рыболовные суда, вооруженные пушками; они несли слабые огни, так что по большей части мы могли своевременно определить их положение и маневрируя пройти посреди них незамеченными. В эту ночь я научился ценить малую заметность подводной лодки. В нескольких сотнях метров силуэты английских судов, как призраки, быстро проходили мимо нас и иногда так близко, что мы опасались, как бы они не услышали глухого стука дизельмоторов или не заметили нас по пенистой волне, блестящей и брызгающей, которая неслась на нас, разбивалась о командирский мостик, и исчезала в темноте позади нас.

На следующее утро показался высокий остров Фэр, расположенный между группами Оркнейских и Шетландских островов. После короткой интермедии с двумя сторожевыми судами, которые искали нас в открытом море с помощью сети, протянутой между ними, нас захватила пологая и крупная океанская зыбь. Барометр медленно падал, и свежий западный ветер предвещал дурную погоду. Мы должны были по возможности кратчайшим путем быстро достигнуть главного района нашей деятельности в Ирландском море. У нас была слабая надежда выйти в открытый Атлантический океан,

---

[1] «Воспрещается топить торговые суда без предупреждения. Необходимо предварительно осмотреть их и позаботиться о безопасности экипажа».

[2] Английский канал, или на морском языке просто Канал. — *Ред.*

идя против западных ветров, повертывавших на юг и все крепчавших. Мы решили также использовать длинную цепь Гебридских островов как защиту и дальнейшее продвижение вперед выбрать через Минч — пролив между Гебридскими островами и Шотландией, обрамленный с обеих сторон высокими скалистыми берегами.

Темной ночью прошли мы около скал Нун-Рок; прибой волн у этих скал был слышен издали, и от бурунов шел зеленоватобелый отблеск. Огни Сюль-Скерри указывали нам путь. На рассвете мы должны были подойти к мысу Рэс у северного входа в Минч. Погода утром значительно ухудшилась. Был еще апрель; долго и тщетно искали мы берег сквозь проносившуюся мимо туманную завесу. Только к полудню до нас вдруг донесся глухой гул, и перед нами выросли из моря окутанные туманом гигантские формы высокого скалистого берега. Это было точно привидение и произвело потрясающее впечатление. Быстро промелькнули перед нами темный мыс, о который пенясь разбивались волны, стройный маяк, несколько домов и над ними отдельные снеговые поляны, вкрапленные на темных скалистых склонах. Затем густой серый туман снова все закрыл. Но было довольно и этого быстрого взгляда. Мы теперь точно знали, где мы находимся. Можно было уже пытаться пройти через пролив.

План наш был таков.

Необитаемые Шайэнтские острова, расположенные посреди Минча, должны были, при движении лодки к проходу через минные заграждения, укрыть нас от взоров английских сторожевых судов, которые, весьма вероятно, находились прямо перед проливом. Последнюю свободную зону мы должны были пройти над водой с максимальной скоростью. Мы хотели погрузиться насколько возможно позже или в том случае, если бы были принуждены к этому неприятелем.

Пока мы шли вдоль высоких берегов Шайэнтских островов, все шло хорошо. Когда мы обогнули их южную оконечность, перед нами широко открылся гигантский пролив, над которым высились покрытые снегом горы Гебридских островов. Маяк на берегу и пловучий маяк, как столбы ворот прохода, ясно виднелись впе-

реди. В самом узком месте, как раз там, где мы должны были пройти, двигались три английских дозорных судна. Каждый из нас был на своем посту на случай тревоги. Если бы неприятель и заметил нас, то мы имели бы достаточно времени для погружения. Кроме того, и по навигационным соображениям мы должны были насколько возможно приблизиться к проходу.

Вдруг группа дозорных судов приходит в движение. Взвивается сигнал. Поднимаются густые облака дыма. С ближайшего неприятельского корабля уже сверкает выстрел. Тонкое пение, все усиливающееся: ссссст-шах-пфумм!.. и первый снаряд шипя падает в воду в нескольких сотнях метров перед нами.

Теперь уже настал момент... «Погружаться... Глубина 10 метров».

Стоя в командирской рубке, мы в течение нескольких секунд слышали торопливую возню внутри лодки под нами. Наконец, донесение: «Кингстоны и вентиляционные клапаны открыты».

С шумом вырывается воздух из систерн, море уже лижет командирскую рубку, лодка медленно и правильно погружается, отбрасывая белую пену на кристально-чистую поверхность. Несколько минут на месте погружения еще видны большие воздушные пузыри и следы масла от корпуса лодки. Потом жесткая рука Нептуна стирает последние признаки нашего недавнего пребывания в верхних сферах его царства.

В перископ видно, что неприятель, неистово стреляя, прилагает все усилия подойти полным ходом к месту погружения. Мы отходим в подводном положении от его пути, точно проверяем наше местоположение, пеленгируя по пловучему и береговому маякам, и затем переходим на большую глубину, чтобы пройти под сетями и минами, расставленными где-то в проходе.

В лодке царит безмолвная тишина. Гудят лишь главные электромоторы. Я стою у небольшого овального иллюминатора командирской рубки и стараюсь, прижавшись лбом к стеклу, разглядеть что-нибудь в подводном мраке. Большие морские звезды великолепных переливающихся цветов плавают в своем зеленоватоголубом необъятном царстве. Никто не спешит. Все дышит сказочным покоем в противоположность переживаемым

всеми нами волнениям. Воздушные пузыри бьют ключом из палубы легкой надстройки корпуса лодки и поднимаются, сверкая серебром, кверху.

Теперь мы должны быть по середине прохода. Из предосторожности иллюминаторы закрыты боевыми стальными крышками. Кормовой рупор хрипит: «Какой-то шум трения с правого борта в корме». Мины или сети? Мы этого не знаем. Мы погружаемся еще глубже. Шум прекращается. Подводный микрофон не передает никакого звука, кроме равномерных биений наших машин. Подгоняемые сильным течением, мы твердо идем к нашей далекой цели.

Через час мы осторожно подплываем к поверхности и осматриваемся. Становится уже темно, и в перископ почти ничего нельзя разглядеть. Пролив позади нас. Неприятеля не видно. Маяк Гебридских островов горит. Лучи его, как призраки, скользят по скалам и отражаются в воде. Мы всплываем. Пока не наступила ночь, мы еще раз любуемся грандиозной мрачной картиной природы. Потом дизельмоторы начинают свой ритмичный стук, и мы в темноте идем по направлению к южному выходу из Минча.

Ночь будет неприятная. Густые тучи несутся над фиордом, ударяются о широкие утесы скал, разрываются и высоко летят над нами, точно серые гривы. Крепкие стальные тросы, протянутые над лодкой и служащие защитой против сетей, начинают «петь». В течение последних часов ночи мы еще находимся под прикрытием Гебридских островов. С рассветом у южного выхода разыграется «танец».

Уже немного светало, когда я в 4 часа утра стал на вахту. Погода все же скверная. Земли не видно. Северо-западный ветер все свежел и дул теперь с силою в 8 баллов. Вдобавок град бил по лицу, и видимость не достигала и тысячи метров. Береговые огни с 2 часов утра уже не горели. Невозможно было что-либо разглядеть.

В 4½ часа утра мы как будто входим в еще более бурное море. Я пригласил командира на мостик, так как опасался, что это был морской прибой и что, следовательно, мы находимся вблизи берега. Но он сказал, что берег находится в расстоянии, по крайней мере,

20 миль. Мы, повидимому, попали в так называемые «dangerous overfalls» (быстрые и опасные течения), отмеченные особо на карте, которых он как раз хотел избежать. Причиной этого явления служат течения, сила которых не поддается исчислению.

Под «dangerous overfalls» разумеется следующее.

На отдельных выступающих вперед местах шотландских берегов, над глубиной в 100 *м* и более, высятся рифы вышиной до 17 *м* над поверхностью моря. Когда масса воды, следуя течению, приближается к этим местам из больших глубин, то в хорошую погоду получаются безобидные водовороты, но во время шторма образуются опасные, с быстрым и беспорядочным течением буруны, в которых суда, в особенности парусные, легко могут погибнуть.

Ввиду плохой видимости мы не могли во-время заметить приближение к этим местам и внезапно попали в самую середину клокочущего дьявольского котла. Если кто-либо из нас на борту не был еще настоящим моряком, то в эту ночь он сделался им. В течение нескольких минут море превращается в бешено кипящую массу. Со всех сторон надвигаются, громоздясь все выше и выше, горы опаловозеленой воды с их брызжущими вершинами; став на дыбы и падая вниз, они ударяются друг о друга всей своей массой. Лодка скрипит и стонет на всех своих скреплениях, когда она отвесно падает носом, точно с вершины горы, в кипящую пропасть воды. Бушующий шторм с ревом бросается на море и раздирает его на куски при сером рассвете.

Привязанные к поручням мостика и закутанные в непромокаемые одежды, мы стояли на маленькой рубке и с трудом переводили дыхание среди этих масс ледяной воды, которые с ревом кидались на нас. Но тюлень плавал в своей стихии.

НЕИСПРАВНОСТЬ МЕХАНИЗМОВ ПОГРУЖЕНИЯ

Медленно двигаясь, мы продолжали путь на юг. Море постепенно принимает свой прежний вид, погода портится. Мы находимся теперь по середине неприятельской зоны и каждую минуту можем быть захвачены врасплох, так как видимость очень невелика.

Только успел я передать свой бинокль в командирскую рубку для просушки и заменить его другим, как вахтенный сигнальщик, видимо волнуясь, указывает рукой вперед:

«Судно, четыре румба с левого борта».

Я быстро подношу бинокль к глазам, но мелкий дождь закрывает вид; в то же время я инстинктивно даю команду: «Полный ход вперед, право на борт!» Затем я пытаюсь разглядеть что-либо невооруженным глазом, но мне удается увидеть над вытянутой и расплывчатой массой лишь две трубы, которые сейчас же скрываются в тумане.

«На этот раз хорошо кончилось», — подумал я. Все равно при такой погоде нечего было и думать об атаке. К счастью, небо на короткое время немного прояснилось, и мы во-время заметили судно в расстоянии около 1 000 *м* и поэтому изменили курс. Однако встреча во время тумана всегда неприятна; кроме того, нас очень интересовало, какую цель преследует этот большой пароход здесь, вдали от торговых путей. Казалось, что он так же приспособлен, как и некоторые большие океанские пароходы, превращенные теперь во вспомогательные крейсеры.

В сущности, мы должны были погрузиться, так как нами было определено расстояние между нами и противником, да и назначение этого судна вызывало подозрение. При таких встречах погружаться в последний момент всегда опасно, особенно в бурную погоду, когда волна высоко подхватывает лодку, и чтобы уйти под воду, требуется некоторое время. Однако и под водой положение было не совсем безопасным. Долгое время мы не имели никакого определения по береговым знакам и поэтому не знали в точности, где мы находились. Плавать же на глубине 20 *м* без определения своего места в этом очень скалистом районе — значило итти наугад и подвергаться риску потерпеть аварию, наткнувшись на скалы. Поэтому мы остались на поверхности, но с открытыми кингстонами, чтобы быть готовыми к немедленному погружению. Это была правильная мера предосторожности, если иметь в виду создавшееся сцепление обстоятельств; однако, вскоре она оказалась роковой. Через 2 часа вдруг раздается звон колокола тревоги. Мы быстро вырываемся из объятий свинцового сна после напряженной утренней вахты. Мы неуверенно шагаем в лодке, сильно качающейся на волнах. Никто еще не догадывается о причинах тревоги.

Слышен лишь резкий звон колокола, предупреждающего: «Опасность! Опасность!»

Затем голос командира, кричавшего с рубки: «Вспомогательный крейсер совсем близко; возможно быстрей погрузиться!»

С тревогой взглянули все на стрелку глубомера. Несколько раз волны подбрасывали лодку вверх, но стрелка медленно поднимается на 8, 10 и 15 *м*. Мы уже считаем, что лодка в безопасности, как вдруг по необъяснимым причинам она начинает наклоняться носом вниз. Быстро пробегают в моей голове слова инженера-механика о недостатках системы погружения нашей лодки. Из центрального поста сообщают, что носовые горизонтальные рули заклинило в положении «на полное погружение» и они отказываются работать. Одновременно лодку все больше наклоняет носом вниз, и она уже начинает быстро погружаться на большую глубину. Манометр показывает уже более 70 *м*. Ввиду такого опасного положения немедленно отдается приказ:

«Дать сжатый воздух!» (для продувания воды из балластных систерн). Раздается свист 160 атмосфер, и я чувствую на кончиках ног, как лодка медленно выпрямляется на ровный киль и снова всплывает. Но мы должны остаться на перископной глубине, пока противник не скроется из вида. Это, однако, не удается: лодка «ходит» и, облегченная сжатым воздухом, быстро поднимается еще выше. Сильное волнение на море было причиной того, что последние 25 *м* мы прошли очень быстро и были выброшены на поверхность воды.

Повидимому, противник — тот самый вспомогательный крейсер, который мы уже видели сегодня рано утром в легком тумане. На этот раз возможность уклониться от него была исключена с самого начала. В последний момент при погружении противник нас еще видел. Затем мы исчезали на 6—8 минут. И вдруг командирская рубка опять появилась над волнами. Крейсер немедленно открывает сильный огонь. Не то же ли самое случилось с тюленем на Эльбе? Мы видели в перископ, как сверкнул бортовой залп, и слышали, как рвутся снаряды вокруг командирской рубки. Одно лишь попадание в данном положении было бы абсолютно гибельным для нас. Поэтому мы ни в каком случае не могли оставаться на поверхности. Вместе с тем погрузиться снова на лодке, у которой заклинило горизонтальные рули и создалось совершенно ненормальное распределение веса от только что возникшей неисправности системы погружения, было трудно и рискованно. Для размышления не было времени. Значит опять вниз, в глубину! На душе стало тоскливо, когда волны снова ударились одна о другую над нашими головами.

События шли так стремительно, что дать общую картину трудно. Носовые горизонтальные рули все еще остаются заклиненными. Создается положение, подобное тому, в котором мы оказались в первый раз. В результате неоднократных продуваний отдельных балластных систерн сжатым воздухом мы не могли точно знать действительной степени их заполнения забортной водой. Из положения носом вниз (диферент на нос) мы быстро переходим в положение кормой вниз (диферент на корму). Надо было приложить все усилия, чтобы

удержаться на своем месте, не потерять равновесия на скользких замасленных металлических листах и не выбыть из строя по обслуживанию лодки. Наш запас сжатого воздуха катастрофически истощался. Беспокойное состояние все росло; в довершение всех несчастий клапан распределения сжатого воздуха стал неправильно работать, и лодка вместо желаемого диферента на нос получила диферент на корму. В этом не было ничего удивительного, так как люди судорожно цеплялись за маховики клапанов, которыми они должны были управлять. Необходимо было отдать предохранительные грузы—«ultima ratio» (последнее средство)—подводной лодки, чтобы ее облегчить. Ключ от управления ими, вследствие ненормального диферента лодки, соскользнул с крюка, на котором он висел, и упал в трюм между машинами. С диферентом почти в 40° лодка погрузилась в глубину совершенно так же, как 10 минут перед тем. Наблюдающий за батареями электрик предупреждает, что из аккумуляторов от сильного наклона начинает выливаться серная кислота. Батарея стала «выпускать газ». Если не удастся в кратчайший срок впустить свежий воздух в лодку, нам придется плохо. Под нами бездонная глубина. Оставаться под водой невозможно. А наверху враг. Момент — более чем критический. На лицах экипажа отчетливо отражается сознание серьезности положения.

Вот эта картина еще и сегодня ясно стоит перед моими глазами. Помню еще, что как новичок, который не смел в такой опасный момент взяться за какую-нибудь ответственную работу, я держался в стороне в одном из углов центрального поста. Тогда я не совсем ясно представлял себе важное значение этих технических сил и приемов управления ими, но, конечно, догадывался, что наши возможности исчерпаны и конец близок. Позднее я удивлялся, как вообще в такие моменты можно сохранить способность думать и рассуждать с известной объективностью. Все это происходило на моих глазах, точно я был зрителем своей собственной жизни и притом как раз в момент не совсем завидный. Я не могу сказать, что вокруг меня в центральном посту царило спокойствие. С большей спешкой и суетливостью, чем обычно, отдавались приказания и получались ответы.

Но все это делалось без криков. Это была скорее глухая и отчаянная борьба человека с незримыми силами. Одна лишь воля заставляла нас стойко держаться, железная воля к жизни и к борьбе до конца.

Оставаться в таком положении на глубине можно было лишь самое короткое время. Никто не имеет представления о времени в такие моменты. Неисправность в системе труб и клапанов сжатого воздуха могла быть в конце концов найдена и устранена. Вскоре нам удалось заставить работать носовые горизонтальные рули, по крайней мере, вручную. Показания диферентометра, который уже давно отмечал на градуированной шкале наивысшую цифру, стали медленно уменьшаться. Подводная лодка выпрямлялась и поднималась; стрелка указателя глубины медленно сползла ниже 50 *м*.

Однако газы (хлор), выделявшиеся батареей, представляли непосредственную опасность отравления, первые симптомы чего уже проявлялись в виде обмороков и ощущения сдавленности; поэтому мы были вынуждены возможно скорее всплыть. Если бы мы теперь и были застигнуты неприятелем, то все же часть экипажа могла бы спастись.

Скрепя сердце командир отдал приказ о всплытии. Остаток нашего сжатого воздуха свистя входил в систерны, и лодка быстро всплывала на поверхность, где, как мы думали, разыграется последний и самый печальный акт. В центральном посту сгруппировался экипаж, теснясь вокруг узкой железной лестницы, этой последней надежды на спасение.

Вдруг люк командирской рубки открывается, и кто-то оттуда, сверху, взволнованным и радостным голосом кричит: «Густой туман наверху. Неприятеля не видно!» Да правда ли это? Ведь это единственное наше спасение!

Я быстро поднимаюсь наверх и вижу, как густая серая завеса закрыла все; ничего не видно, даже в нескольких метрах от лодки. Где-то в этом «вареве», совсем недалеко от нас, должен находиться неприятель. Быстро отдается команда осушить полностью балластные систерны. Никто не решается говорить громко. Точно нас отделяет от неприятеля тонкая занавеска. Даже наши дизельмоторы не работают, и мы подкрадываемся

«на цыпочках», с бесшумно работающими главными электромоторами. Первые десять минут — критические. Вновь погрузиться мы больше не можем. Постепенно наше напряжение проходит, пускаются в ход дизель-моторы, и мы выходим в открытый океан. На этот раз море — друг. Вспомогательный крейсер мечется, точно слепой, в том же тумане, который скрыл нас в своих объятиях.

Радость неожиданного спасения вскоре сменилась сознанием серьезности нашего положения. Вследствие неисправности аккумуляторной батареи полезная отдача ее сильно уменьшилась. Поэтому мы могли погрузиться только в случае крайней необходимости, и притом нельзя было рассчитывать на продолжительное пребывание под водой. Мы должны были повернуть в тот момент, когда цель была очень близка. Не добившись никакого успеха, мы принуждены были попытаться пробиться в надводном положении обходным путем вокруг Англии через Северное море на родину, отстоявшую от нас в расстоянии около тысячи морских миль. Горькое разочарование!

Как все это случилось?

Прежде всего это было, конечно, сцепление несчастных обстоятельств, которое так часто влечет за собой катастрофу. В первую очередь виной всему было открытие кингстонов. Клапаны вентилирования балластных систерн не были вполне герметичными. Во время килевой качки в бурю неодинаковые количества воды проникли в отдельные систерны еще до погружения. Затем, когда при первой тревоге вентиляционные клапаны были совершенно открыты, носовая балластная систерна уже имела небольшое опережение в заполнении и потому наполнилась быстрее, чем кормовая систерна. Вследствие этого получился диферент на нос, который, как только лодка совсем погрузилась, выровнялся бы сам собой, если бы к этому не прибавилась действовавшая в том же направлении сила носовых горизонтальных рулей, которые заклинились в положении «полного погружения». Происшедшие затем ошибки в продувании балластных систерн, вызванные нервным состоянием людей, довершили несчастье. Своим спасением мы прежде всего обязаны инженеру-механику,

который не дал лодке потонуть в этом «бешеном танце ведьм под водой».

Расплескивание серной кислоты из аккумуляторной батареи всегда влечет за собой эти катастрофические диференты. Происходит соединение серной кислоты с остатками морской воды, которые обычно бывают в трюмах лодки. Это приводит к тому, что в лодке образуется газ хлор, очень опасный для людей. На наше счастье газ образовался лишь в незначительном количестве. Быстрый впуск свежего воздуха сразу парализовал его вредное действие.

Мы двинулись в обратный путь, огибая по большой дуге Гебридские острова. В бурю, снег и град подошли мы на вторую ночь к проходу у острова Фэр. Дозора не было видно. С кормы на нас шла морская зыбь. Вся лодка фосфоресцировала. Трудно было угадать, было ли в действительности светло или темно. Во всяком случае видимость была очень малая. В 4 часа утра прямо впереди показались неясные очертания острова, иногда скрывавшегося за белыми шквалами. Несмотря на теплую шерстяную одежду и непромокаемый плащ, ужасный холод пронизывал нас до костей. Только после того, как мы выбрались из этой западни, погода улучшилась. Сырость, покрывавшая все внутри лодки, постепенно исчезла, и люди, не занятые на вахте, получили возможность после сильного напряжения и лишений предыдущих дней подольше побыть на палубе и как следует подышать свежим воздухом. К счастью, в следующие дни установилась хорошая погода, но, с другой стороны, прекрасная видимость представляла и неудобства, так как лодка со всех сторон привлекала любопытные взоры дозорных и рыболовных судов, желавших узнать, что это за интересная «точка» движется через Северное море. У нас вовсе не было агрессивного настроения, и мы старались пройти насколько возможно незамеченными. Некоторые суда принуждали нас итти далеко в обход, а там, где это им не удавалось, мы проходили среди них, стараясь держаться на расстоянии пушечного выстрела от тех судов, которые были к нам всего ближе. Когда мы держали уже курс на устье Эмса, напоследок у нас была встреча с двумя английскими подводными лодками. На беду во время

перестрелки с рыболовными судами у нас сломалась дуга прицельного приспособления пушки, так что мы лишены были возможности вступить в артиллерийский бой. В сущности говоря, такой бой между двумя подводными лодками имеет мало смысла, так как самое большее, чего можно при этом достигнуть,— это «сделать больно» противнику, но не уничтожить его. Погружаться в этот момент мы также не хотели. Получилось нечто вроде бодрых и веселых скачек, продолжавшихся до наступления темноты, и мы получили первый приз... за бегство.

Вечером, не доходя до устья Эмса, мы легли на дно, так как входить туда ночью было небезопасно. Теперь к аккумуляторным батареям особых требований не предъявлялось, и потому мы могли позволить себе погрузиться. Где-то у береговой полосы, вероятно, находились и наши английские товарищи «по цеху». Жаль, что нельзя было выйти из лодки, чтобы прогуляться по дну моря и поиграть в подводного «домового» около «другой стороны».

В тот же вечер впервые все офицеры собрались в кают-компании. Лодка тихо покачивалась на песчаном дне Северного моря. Такова была жизнь подводной лодки, полная романтики и красоты. Неисправность погружения, случившаяся 19 апреля, была нами разобрана с технической стороны во всех ее фазах.

На следующий день при хорошей погоде мы входили в Эмс. Как снег, белели на солнце дома Боркума, над которым высится видный издали маяк. В трубу мы увидели сигнал: «Добро пожаловать на родину!» Хотя мы ничего особенного и не сделали, но прекрасно понимали, что «в гостях хорошо, а дома лучше». На моей первой лодке я очень многому научился и приобрел большой опыт. Но такой опасной неисправности погружения мне не пришлось больше переживать в последующие годы.

Через несколько дней некоторые из нас получили железный крест. Но, говоря по правде, мы, в сущности, не имели случая проявить храбрость перед неприятелем. Я принял эту награду за мой «страх» и дал себе торжественное обещание проявить храбрость в будущем.

Я нашел, что игра в «тюленя» имела также свои теневые стороны.

АГОНИЯ КОРАБЛЯ

Во время войны для воспоминаний остается мало времени. Новое событие всегда отбрасывает в тень только что случившееся. И на *U-22* скоро забыли про случившуюся неисправность погружения. О том, что жизнь на подводных лодках вовсе не обеспечена во время крейсерований, мы это хорошо узнали во время тяжелого апрельского перехода. Мы стали несколько фривольными, и хотя, вспоминая 19 апреля 1915 г., всегда называли этот день «смертным днем», однако это не мешало нам наслаждаться жизнью. Настало лето, дни стали длиннее и теплее, и мы с нетерпением ожидали новых приказаний.

И вот в июне мы получили чрезвычайно интересное и необычное поручение. Еще осенью 1914 г. *U-18* сделала попытку проникнуть в Скапа-Флоу, но была обнаружена дозорным миноносцем, загнана в небольшую бухту и таранена. Помимо этого, она сама наскочила, маневрируя и уходя от преследователя под водой, на скалы и получила повреждения. Это вынудило лодку всплыть внутри кольца английской охраны, но чтобы она не досталась неприятелю, сам экипаж взорвал ее. Часть экипажа погибла, остальная попала к англичанам в плен, в том числе и командир лодки фон Х. Весной 1915 г. ему удалось из лагеря для военнопленных близ Ливерпуля установить связь с родиной путем шифрованной переписки. Он предлагал, чтобы за ним пришла подводная лодка прямо к Грэт-Ормс-Хэд — косе на южном берегу Ирландского моря, в 30 *км* от лагеря. В условленное время ночью в июньское новолуние фон Х. хотел совершить побег. Для верности были

намечены две ночи, именно 12 и 13 июня 1915 г., потому что всегда возможно такое неудачное стечение обстоятельств, которое помешало бы бегству в первую же ночь. При таком же плане было больше времени для успешного выполнения задачи. Фон Х. располагал многими ценными военными сведениями, ввиду чего освобождение его представлялось важным.

К концу полудня 11 июня мы подошли совсем близко к тому месту, где 19 апреля терпели бедствие в подводных глубинах. На этот раз море было спокойно. Солнце уже заходило, лучи его проникали далеко в глубь фиорда, резко выделявшегося на западном берегу Шотландии. Длинная океанская волна катилась, разбиваясь о выступы утесов и сверкая издали белой пеной.

При закате солнца мы прошли Рэслин Айлэнд и несколько часов спустя, идя частью над водой, частью в подводном положении, проскользнули в Северный канал, тесно сжатый берегами Ирландии и Шотландии. Погода была в это время идеальная: на море небольшая волна, шел мелкий дождь. Сплошь серое небо сливалось с морем такого же цвета.

В полночь мы подошли к самой узкой теснине. Окружавший нас серый тон сменился более темным, хотя мы могли разглядеть, как мелькали вблизи нас подозрительные буи. Говорили, будто англичане расставили здесь сети и мины. Но мы считали, что это блеф, так как здесь невозможно было поставить заграждения ввиду сильного течения и большой глубины. В такую ночь лодка совершенно сливалась со всем окружающим.

Рано на рассвете прямо перед нами виден был пароход, шедший из Клейде. Жаль, что мы не могли его атаковать. Однако успешное выполнение нашего плана всецело зависело от незаметного подхода к Грэт-Ормс-Хэд, и поэтому мы принуждены были пока сдерживать свой пыл. С рассветом море стало гладким, как зеркало. Мы продолжали наш путь на поверхности моря на виду острова Мэн, посреди Ирландского моря, и не видели ни одного англичанина. И это почти через год после начала войны.

После полудня вдруг впереди показались очертания земли. Мы погрузились и осторожно под водой приближались к берегам. Но было еще слишком рано, так

что до наступления темноты нельзя было ничего предпринять; мы держались у мыса Грэт-Ормс-Хэд, тщательно обследуя местность и намечая план действий. С фон Х. было условлено, что он будет подавать сигналы карманным фонарем, как только придет на берег. Мы хотели тогда послать за ним нашу двойку — игрушечную шлюпку длиной в полтора метра. Радость свидания представлялась каждому из нас в самом радужном свете.

Когда стало темно, мы всплыли у самого маяка Грэт-Ормс-Хэд. Ночью сноп его лучей издали освещал нашу палубу. Было очень темно и слегка туманно, словом, условия для выполнения нашего замысла были блестящие. Бесшумно скользили мы вдоль высоких крутых берегов, все приближаясь, чтобы не пропустить ни малейшей искры или мерцания света на скалах.

Наконец, мы оказались над глубиной в 8 *м*. Подойти еще ближе мы не могли, так как необходимо было сохранить возможность погружения на случай отступления в глубокие воды. Если бы мы погрузились на 8 *м*, то командирская рубка была бы как раз скрыта. На мостике лодки был выставлен тройной наблюдательный пост, и мы напряженно вглядывались через сильные бинокли в каждую извилину скал, однако ничто не двигалось на берегу.

Мы все больше углублялись в бухту. Вдруг за Грэт-Ормс-Хэд из мрака ночи показались дома и блеснул свет. Мы увидели через бинокль красивый старый замок, окруженный несколькими зданиями, а позади него тенистую площадку, казавшуюся ночью белою. Столовая в замке была ярко освещена. Два глаза автомобильных фар бросали зигзагами снопы света по направлению к замку. В подъезде был виден свет. Фигуры двигались, как тени... И все это на расстоянии ружейного выстрела!..

Спустя час, при проходе вторично мимо скалистого выступа, мы натолкнулись на красные и зеленые огни, ярко горевшие, точно глаза хищного зверя. Это были огни небольшой рыбачьей гавани, не опасные для нас. Как только стемнело, мы прекратили поиски. Так как мы должны были еще раз повторить попытку, то вечером 12 июня мы в первый раз легли на дно Ирландско-

го моря на глубине 38 *м*, решив пробыть там двенадцать часов и крепко выспаться.

В 2 часа пополудни мы встаем и делаем наш туалет немного дольше, чем обычно. Затем следует воскресный обед на дне моря. Меню: суп с изюмом и жареная говядина. Граммофон играет пластинку, отобранную у приятеля: «There is a happy land, far, far away» («Там далеко, далеко счастливая страна»). Несмотря на спердтый и скверный воздух, мы чувствовали себя по-праздничному. К вечеру мы всплываем и снова разглядываем скалы. Ночь еще более темна, чем накануне. Но и на этот раз не видно никакого огонька, не слышно никакого голоса или призыва. Когда мы в сумерки в последний раз проходили сквозь сноп лучей маяка, возвышавшегося над нами на высоте 200 *м*, наверху обрисовывались освещенные большим фонарем силуэты четырех людей; опершись руками на перила, они пристально вглядывались вниз. Не заметила ли нас береговая охрана? Чья это длинная тень двигается там внизу вдоль самого берега? Не является ли этот серебристый отблеск на море следом, оставляемым судном на поверхности? Но в тот же момент привидение исчезло в ночной темноте. Люди вокруг маяка пристально вглядывались, протирая себе глаза. Чорт возьми, немцы здесь, в священных английских водах!

К утру мы теряем последнюю надежду и разочарованные удаляемся, ничего не сделав. Вероятно, фон X. встретил препятствия в осуществлении своего замысла. Только через несколько месяцев мы узнали, что план бегства был раскрыт в первую же ночь после вылазки из лагеря; фон X. был водворен обратно и заключен в тюрьму на 45 дней.

В следующие дни мы с удвоенной энергией работали в Ирландском море; безуспешная попытка освободить пленника привела нас в ярость.

Что касается организации охраны здесь, в самом центре Британских островов, то я представлял ее себе гораздо более серьезной. Было лишь несколько небольших перестрелок с вооруженными рыболовными судами и яхтами. Ни одного миноносца и самолета, никаких сетевых заграждений и глубинных бомб. Никакого охранения и курсов зигзагами. И, разумеется, только не-

сколько торговых судов. Единичные пароходы были вооружены, но их экипажи не были настолько опытны, чтобы оказать успешное сопротивление нашим орудиям.

Что сталось с «Sea-borne traffic» — морским торговым движением Британской мировой империи? Неужели достаточно было нескольких наших подводных лодок, чтобы внести в это движение замешательство и отбросить его на другие, секретные пути? Несколько торговых судов, встреченных нами, мы смогли потопить, так сказать, без особого усилия. Только в отношении судов-ловушек мы и тогда должны были быть осмотрительными.

В первый раз за войну мне удалось видеть взрыв торпеды и ее действие на торговое судно. Мы вели войну, руководствуясь «Положением о призах», т. е. мы задерживали на большом расстоянии судно посредством предупредительного выстрела; давали экипажу время, чтобы покинуть судно, и только после этого уничтожали судно подрывными снарядами, стрельбой гранатами по ватерлинии, а в экстренных случаях и торпедой. Но каждый выстрел торпедой обходился в 20 000 марок. С другой стороны, мы располагали ограниченным количеством торпед и поэтому должны были быть бережливыми.

Пароход с грузом риса из Индии, взорванный торпедой, в течение нескольких часов держался на поверхности. Дело в том, что от проникшей воды рис разбух и автоматически заткнул пробоину в подводной части. Но так как в это время к нам приближалось дозорное судно, и имелось опасение, что оно возьмет пароход на буксир, мы были вынуждены пустить в нашу жертву вторую торпеду.

Особенно запечатлелась в моей памяти другая торпедная атака при закате солнца. Вокруг нас широко расстилалось совершенно тихое море. В глубокой дали высились горы Ирландии, позади них горело огнем зарево заходящего солнца.

Совсем близко от нас стоял пораженный английский угольщик, начинавший быстро тонуть вследствие своего тяжелого груза. Все глубже погружался вздрагивая его нос, пока вода не начала заливать бак. Вдруг на поверхности показались гребные винты, и пароход сел глу-

боко носом. Фок-мачта переломилась, как спичка, и вода всей массой хлынула на деревянные и застекленные части мостика. Вокруг нас было совершенно ясно и спокойно, так что мы могли отлично все видеть и слышать. С тонущего судна доносились звуки взрывов и треска. Хлынувшая вода сжала воздух и гнала его через бесчисленные трубопроводы и рупоры судна. Крики и стоны смертельно раненого зверя продолжались, пока вода не покрыла совсем мачты и трубы. Белый водоворот, шлюпки, обломки — все это носилось на поверхности. Еще на несколько минут с огромной силой вздымаются из воды деревянные балки, оторвавшиеся уже на большой глубине. Затем водоворот утихает, и мы буксируем спасательные лодки, пока на горизонте не показывается дозорное судно, и мы принуждены их отцепить.

Мы возвратились в Эмс, пустив ко дну четыре парохода. Нашу непосредственную миссию, освобождение пленного товарища, мы не смогли выполнить. Но все же мы добились других успехов. И прежде всего я убедился, что с подводной лодкой можно сделать очень много, если соблюдать осторожность и умело использовать момент для внезапного нападения.

Осторожность в соединении с сильным наступательным духом является правильной тактикой подводника. Здесь недостаточно лишь «храбро и весело итти напролом». От горячности до глупости лишь один маленький шаг. Первое условие всякого успеха — оставаться незамеченным и нападать неожиданно.

В августе мы получили новое задание. На этот раз нас посылали к Лофотенским островам, далеко за Северный полярный круг. И вот этот рейс доказал, что при правильной и осторожной постановке дела и неожиданном нападении можно добиться успеха.

Целую неделю мы плавали вдоль берегов Норвегии. Дул прохладный ветер. Воздух был чист и прозрачен. Дни длинные. Курс на север! Постепенно мы приближаемся к земле, и из воды вырастает группа островов. При бледном свете полуночного солнца вправо от нас блестит глетчер Свартисен. Впереди в глубокой тени, точно за кулисами театра, виднеется мрачный крутой скалистый берег. Спокойно и ровно дышит океан. Шум

его напоминает отдаленную музыку, когда волны разбиваются о скалы и теряются вдали, в глубине темных бухт и фиордов. Даже ветер стих, и до нас едва доносится жалобный крик чайки. Ничто не нарушает величия природы, этой картины сверхъестественной красоты и полной тишины.

Бегут часы, и перед нами на севере все выше вырисовывается земля.

«Там под островами что-то есть,—предупреждает вахтенный унтерофицер, — какая-то точка прямо под второй горной вершиной слева», — и толстая кожаная ладонь приближается к моему лицу и показывает вытянутым пальцем вперед.

Все бинокли быстро поднимаются кверху. «Предмет» подвергается более тщательному обследованию. Теперь мы уже видим дымок, похожий на тонкую вуаль.

«Рыболовное паровое судно», — замечает матрос.

Между тем я держу точку в поле моего бинокля и не соглашаюсь с этим мнением; скорее это похоже на два парохода средней величины. В то же мгновение это «что-то» сливается в одну точку от преломления лучей.

«Большой двухтрубный пароход, — говорит другой матрос, — я совершенно ясно вижу».

Едва успел я взглянуть в бинокль, как все опять слилось в одну маленькую точку и затем совершенно исчезло.

Два часа ночи, а между тем светло, почти как днем. У меня начинается легкое сердцебиение. Перед нами Лофотенские острова. Там ли «он», этот англичанин, которого мы должны найти? В течение нескольких месяцев до нас доходили известия, что английский вспомогательный крейсер оперирует у Лофотенских островов, препятствуя морской перевозке руды из Нарвика в Германию. Мы должны были атаковать и потопить крейсер.

Вдруг точка снова появляется, ее хорошо видно, и она быстро увеличивается. Мы быстро погружаемся, чтобы преломление света (рефракция) не выдало нас преждевременно и неприятель не увидел бы «гигантскую серую подводную лодку» над горизонтом.

Постепенно мы распознаем, что это на самом деле большой английский вспомогательный крейсер с двумя

мачтами и трубами. Это очень удачно, что он сам идет в наши объятия. Мы приближаемся к нему на расстояние почти 3 000 *м*. Однако крейсер опять меняет курс и быстро исчезает внутри Фестфиорда.

Итак, терпение и ожидание!

Скоро развеялся последний след дыма. Мы снова всплываем и, пристально наблюдая, осторожно идем в фиорд. На ясном северном небе высятся зубчатые горы Лофотенских островов. Снежные поля тянутся далеко вниз.

Задолго до войны мы уже раз проходили с целой эскадрой линейных кораблей через Зотнефиорд. Наши суда казались игрушечными под величественными сводами норвежских фиордов. А подводная лодка казалась здесь совершенно ничтожной и задавленной гигантскими формами природы. Утесы Лофотенских островов, как гиганты, окружали фиорд и смотрели поверх нас далеко в Северное море.

Наконец, в 3 часа дня, что-то опять появляется на горизонте. Так как воздух очень прозрачен и видимость в этих высоких широтах отличная, то мы были достаточно благоразумны, чтобы пробить тревогу и погрузиться сразу же, как только заметили острые кончики мачт. Мы всматриваемся «глазами», поднятыми над поверхностью воды, и видим медленно приближающийся корабль. Скоро мы узнаем, что это «он», и радостная весть облетает лодку. Надеемся, что на этот раз будет удача.

По приказаниям, идущим из командирской рубки, можно приблизительно представить себе картину того, что происходит наверху. Приказания к машинам и на руль следуют одно за другим. Затем вспомогательный крейсер начинает чаще менять курс. Трубы торпедного аппарата уже наполнены водой, нам кажется, что мы, наконец, находимся близко от цели; электромоторы работают на полной мощности. Однако через несколько минут машинный телеграф сообщает о движении назад. Неприятель еще раз проходит впереди нас в 2 000 *м*. Мы вынуждены вооружиться терпением и выжидать верного момента для атаки.

Тем временем англичанин задерживает входящий в фиорд пароход, проверяет бумаги и затем снова подхо-

дит очень близко. Вдруг он меняет курс и идет прямо к тому месту, где мы его подстерегаем. Теперь настал момент! Отдаются последние приказания, расстояние быстро уменьшается. Мы стреляем с расстояния 1 100 *м*. Проходят секунды. В начале своего пути торпеда, насколько мог заметить это командир в перископ, дважды выскакивала на поверхность воды, однако дальше она двигалась правильно. Прошло около минуты, и послышался глухой сильный звук взрыва, заставивший лодку содрогнуться. «Попадание в корму, неприятель быстро тонет», — слышим мы через рупор.

Командир дает мне взглянуть в перископ. Судно тонет с такой быстротой, что команда едва успевает опустить на воду шлюпки. Через 4 минуты вся корма была уже под водой; еще через 3 минуты концы мачт исчезают в море, после чего могучий корабль еще раз весь вздымается из воды. Бесчисленные обломки, буи, шлюпки, переполненные людьми, плавают на месте гибели. Катастрофа произошла так быстро, что многие люди пошли ко дну вместе с судном.

Мы погружаемся на 20 *м* и приблизительно через 2 часа возвращаемся к месту гибели судна, чтобы выловить буи и другие обломки в надежде узнать название судна, нам еще неизвестное. Когда мы приближаемся, то видим плавающие вокруг этого места шлюпки, а затем туда же подходят норвежский и английский рыболовные пароходы, которые берут на борт оставшихся в живых людей. Ввиду этого мы отказываемся от своего намерения и отходим под водой в сторону.

По возвращении домой мы узнаем, что уничтоженное нами судно — английский вспомогательный крейсер «Индия» (1896, 7 940 *т*, 340 человек экипажа, Тихоокеанской и Восточной линий). Потери 160 человек. Судно затонуло близ острова Энгельфер на глубине 240 *м*.

Мы продолжали наш курс к северу, вдоль Лофотенских островов, в Ледовитый океан — туда, где солнце не заходит над морем. Там мы были в полном одиночестве. Только раз мы встретились с одним английским пароходом, который намеревался провезти товары в Архангельск для русских. Мы потопили его и опять остались одни, одни с небом и водой под полуночным солнцем, ласкающим волны своим бледным светом.

Во время вахты перед глазами расстилалась широкая даль. Где-то к северо-востоку от нас находился остров Ян-Майэн. Одно его название звучит как отдаленная музыка. После того мы несколько дней крейсеровали вдоль покрытых снегом берегов Гренландии и еще дальше к северу, у границ вечного льда.

Здесь-то и находились места охоты моих предков, которые отплывали из Везера, направлялись в Ледовитый океан для ловли китов и тюленей. Еще мой прадед плавал здесь на своем пароходе «Ганновер» и однажды собственноручно гарпуном убил кита. Помню, как мы еще детьми забавлялись, пряча руки в мохнатую шкуру полярного медведя, лежавшую перед письменным столом моего отца, — этот последний знак суровой, полной лишений, но и живой борьбы за существование.

Там далеко в водной пустыне Северного океана я чувствовал себя «как дома», и воспоминания мои переносились на столетия назад, к великой эпохе парусного флота. Передо мной проходили загорелые лица капитанов, я слышал, как раздавались над палубой их команды, как скрипели мачты и бились паруса...

Но возвратимся к действительности. Волна масляного чада поднималась кверху из люка командирской рубки. Мы на подводной лодке — первой в Ледовитом океане, на которой развевался германский флаг.

МИР ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

Мое внимание всегда привлекали головки заклепок величиной в кулак, опоясывавшие лентой, внутри и снаружи, овал командирской рубки. Они первыми бросались в глаза, когда я возвращался на лодку после пребывания на берегу, и запечатлелись в моей памяти, как узоры обоев той комнаты, где обсуждались очень серьезные и жизненно важные вопросы. Они оставались невредимыми даже при разрыве снаружи глубинных бомб, как символ упорства и силы. Но я должен откровенно признаться, что именно их сила вначале была мне несимпатична. Они как-то давили и сжимали нас в своих железных объятиях. Невозможно было ни сопротивляться им, ни уклониться от них. Солдат не думает о смерти, но если он, так сказать, заранее знает место, где она его застанет, то не может удержаться, чтобы не смотреть на это место всегда с некоторым любопытством. То же чувство испытывал я при виде головок заклепок, между которыми от постоянного отпотевания стекала вода, оставляя на стенках следы ржавчины.

С течением времени чувство это изменилось. Заклепки доказали свою верность, часто проявляя стойкость против неистовой силы. Они виднелись вокруг командирской рубки и прочного корпуса, вокруг систерн и вообще по всей лодке. Страх уступал место глубокому и сильному доверию к этому удивительному орудию, к нашей стальной рыбе, которая так долго носила нас невредимыми среди всяких опасностей. Нас охватывало

какое-то чувство, похожее на тоску по родине, когда нам приходилось надолго расстаться с этим миром подводной лодки, который, несмотря на все ужасы, таил в себе загадочную силу привлекательности. Мы обычно хорошо себя чувствовали в нашей «трубке» и считали ее живым существом. Мы вовсе не думали о последнем моменте, о смерти подводной лодки в глубинах моря — смерти, которую никто не мог описать. Мир, в котором мы жили, — это борьба, борьба с врагом, с морем и с темными силами бездны.

Но этот мир имеет свои тайны, и чтобы жить в нем, надо было их разгадать. С первого взгляда подводная лодка кажется чем-то враждебным, неуловимым и фантастическим. В чем же заключается эта тайна? Как подводная лодка может погружаться? Почему она не тонет, а плавает под водой, как рыба, и, если нужно, опять всплывает на поверхность?

Устройство самолета более понятно. У него крылья, как у птицы, мотор и винт, и он летает. Ну, а подводная лодка? Она плывет на поверхности совершенно так же, как и другое судно, имеет мачты и мостик, на палубе могут стоять люди и пушки. И, однако, она менее чем в минуту исчезает бесследно под водой.

Разгадать эту техническую загадку вовсе не так трудно. Подводная лодка имеет два корпуса: внутренний цилиндрический корпус из никелевой стали—прочный корпус. Он должен быть крепким и выдерживать давление воды даже на больших глубинах. Внутри прочного корпуса находятся все жизненные части лодки — все машины и вообще все, что не должно приходить в соприкосновение с водой, а также экипаж.

Внешний корпус сделан из листовой стали, он придает подводной лодке на поверхности обтекаемую форму небольшого корабля; там же снаружи находится палуба, по которой можно ходить. В этом внешнем корпусе находится важная часть подводной лодки — балластные систерны, которые во время плавания в надводном положении остаются порожними. Если эти систерны наполнить водой, то подводная лодка погружается, и она погружалась бы все глубже, если бы сила машин и винтов не толкала ее вперед и она не поддерживалась в динамическом равновесии при помощи горизонталь-

ных рулей, прикрепленных, как плавники, к передней и задней частям судна. Самолет не может повиснуть в воздухе. Можно, конечно, остановить мотор и некоторое время находиться в планирующем полете, но только короткое время. Приблизительно так же обстоит дело и с подводной лодкой. Она может в подводном положении некоторое время оставаться на плаву с застопоренными машинами. Но вслед за этим она либо всплывает, если она легче воды, либо погружается глубже, если она тяжелее воды. Но раз винты вертятся и рули глубины действуют, то незначительная разница в весе не оказывает больше никакого влияния. Подводная лодка слушается руля и идет на глубину 10, 20, 30 или 50 *м*, по желанию командира.

Чтобы получить возможность правильно «взвесить» лодку, внутри прочного корпуса установлена большая систерна, называемая уравнительной. Вода в нее впускается извне самотеком или выкачивается из нее при помощи насоса, соответственно с чем лодка делается тяжелее или легче и должна погрузиться или всплыть.

Систерны в своей нижней части имеют большие клапаны, называемые кингстонами, и на самом верху — воздушные, или вентиляционные клапаны. Оба приспособления могут быть открыты или закрыты изнутри прочного корпуса. Если вентиляционные клапаны закрыты, вода не может проникнуть в систерны. Когда же эти клапаны открываются, вода с большой силой удаляет воздух; последний выходит с шумом, и систерны в 20—30 секунд доверху наполняются водой. Лодка теряет свою пловучесть и уходит под воду. Машины начинают работать, носовые горизонтальные рули перекладываются книзу, а кормовые — кверху. Подводная лодка погружается. Если надо снова всплыть, горизонтальные рули устанавливаются в обратном порядке. С помощью сжатого воздуха систерны немного «продуваются», чтобы подводная лодка смогла подняться выше и высунуть командирскую рубку над поверхностью воды. Затем мощный турбокомпрессор всасывает через открытый рубочный люк воздух и выталкивает через кингстоны из систерн воду. Лодка опять может плавать на поверхности.

Сжатый воздух хранится в стальных баллонах, могущих выдерживать давление в 160 *ат*. Сжатый воздух также является для лодки одним из средств управления, когда она по каким-либо причинам не может всплыть на поверхность. Теоретически подводная лодка, находящаяся на глубине 158—159 *м*, должна при помощи сжатого воздуха снова подняться на поверхность. На практике такой опыт никогда не производился. Погружение на глубину свыше 100 *м* представляет уже некоторую опасность. В этом случае лодка начинает уже «трещать», а на глубине 200 *м* и более давление воды так велико, что стальной корпус лодки развалился бы, как карточный домик.

Необходимо иметь еще в виду, что в надводном положении подводная лодка приводится в движение посредством дизельмоторов, а в погружении — посредством электромоторов. Последние не нуждаются в воздухе, а требуют лишь электрической энергии, которая заключена в батарее, находящейся внутри прочного корпуса. Всякий раз, когда подводная лодка плывет на поверхности, эта батарея заряжается снова посредством надводных дизельмоторов. Для дизельмоторов нужна нефть, которая хранится в резервуарах, помещающихся снаружи между систернами. Но прежде всего нужен воздух. Для этой цели в лодке имеется воздушный аппендикс [1], который открывается, как только лодка поднимается на поверхность.

Вот и весь секрет.

Но подводная лодка должна еще уметь и атаковать. Для этого она имеет на носу и на корме торпедные аппараты, выпускающие торпеды. Сама торпеда похожа на маленькую подводную лодку, она имеет в длину 7 *м* и снабжена винтами, рулями глубины и сложным механическим устройствам. Кроме того, на палубе лодки установлены два орудия. Чтобы они не ржавели, их часто смазывают салом и спиртом, а выходное отверстие ствола закрывают пробкой, защищающей канал ствола от проникновения воды.

Сделаем прогулку по лодке.

---

[1] Аппендикс — специальная труба подачи воздуха к дизелям, герметически закрываемая клапаном перед погружением. — *Ред.*

Впереди — носовое отделение для торпед, затем помещение для матросов, за ним — для мотористов. Далее идут помещения для унтерофицеров, офицерская каюткомпания и каюта командира. Посредине — сердце лодки, центральный пост со всеми важными машинами, большими штурвалами с приводами для горизонтальных рулей, баллоны сжатого воздуха и приводы системы погружения. Затем следует высокое машинное отделение для двух дизельмоторов, за ним — другое, более низкое, для электромоторов и совсем позади, в конце, — кормовое отделение с его торпедами. По середине прочного корпуса стоит командирская рубка. В ней находятся все устройства, в которых нуждается командир для управления лодкой, т. е. телеграф, телефон, переговорные трубы и т. д. и, главное, перископ.

Тревога!..

Все бросаются к своим местам, предусмотренным расписанием на случай погружения.

Старший инженер-механик докладывает по рупору в командирскую рубку: «Личный состав на местах при погружении. Машины наготове».

Командир: «Принимать главный балласт!»

Инженер-механик дает знак, и унтерофицеры начинают быстро вертеть большие маховики, находящиеся у борта в центральном посту. Они открывают вентиляционные клапаны. С шумом вырывается воздух из систерн, которые быстро и одновременно наполняются, если воздушные трубы достаточно велики.

Когда лодка начинает скрываться под поверхностью, подается еще команда: «Оба электромотора, малый ход вперед. Погружаться на десять метров!».

Винты вертятся и лодка слушается горизонтальных рулей. Если опасность близка, весь процесс погружения должен быть закончен в 30—40 секунд. При нормальных условиях, когда нет настоятельной необходимости спешить, — в 2—3 минуты.

Все остальное, в сущности, то же самое, что и на всяком другом судне. Лодка в надводном положении имеет мостик, или, точнее говоря, крепкую перегородку из листового железа наверху на командирской рубке, позади которой стоит вахта, довольно часто окачиваемая волной.

Там же находятся две мачты, которые поднимаются и опускаются посредством электричества. Верхняя часть палубы деревянная, чтобы придать лодке вид, немного более уютный и похожий на судно. На борту имеется кухня (камбуз), где готовится пища для своего экипажа. По большей части подавался гороховый суп. Из кухни, особенно в погружении, неслись неопределенные запахи.

Колокол тревоги — это самый ужасный колокол, который я когда-либо слышал. Он был не только надоедливым и громким, нет, он орал и лаял на всю лодку так, что мог бы разбудить мертвого. Он отрывал экипаж от сна и вообще действовал на нас потрясающе. И в течение нескольких секунд мы вскакивали и стояли, дрожа от «страха», но затем, проснувшись окончательно, были уже на своих постах по расписанию.

Для погружения во время ночной тревоги, собственно говоря, нужна была только одна команда: «Принимать главный балласт», а затем приказание машинам и рулю. Все остальное происходило, как «во сне».

Перископ представлял собой стальную трубу длиной в 6 *м*, с сильными оптическими призмами. Если киль судна находился на глубине 12 *м*,—глубомер показывал автоматически глубину, на которой была лодка,—то перископ еще выглядывал из воды своей тонкой верхней частью — «глазом». Если лодка погружалась глубже, перископ совершенно уходил под воду. Тогда подводная лодка становилась слепой, и мы плавали только с помощью компасов и глубомера. Мы не только ничего уже не видели, но даже не слышали и не чувствовали. Пробуждалось шестое чувство — чувство подводной лодки. Тогда перед нами раскрывался настоящий мир подводной лодки — мир под поверхностью моря в погруженной лодке, новый чуждый мир.

Мы не исчезали, но для нас исчезал остальной внешний мир. Наверху ревела буря и разбивались волны. Здесь внизу была тишина, сказочная тишина. Большинство людей, свободных от работы, спали. Я растягивался на койке, зажитал у изголовья лампу и зачитывался книгой Жюль Верна «Двадцать тысяч миль под водой». «Авраам Линкольн» тонет посреди океана; потерпевшие кораблекрушение подбираются «Наутилусом», таинствен-

ным подводным кораблем знаменитого капитана Немо. Плавая они судорожно цепляются за никогда невиданное жуткое чудовище и рассказывают об этом так:

«Это был действительно твердый, непроницаемый корпус, а не та слабая масса, из которой состоит тело морских подводных млекопитающих. Темноватая спина, на которой мы держались, была гладко отполирована, а не чешуйчатая. Она издавала при ударе металлический звук и, как это ни невероятно, казалась сделанной из пластин, скрепленных болтами. Сомнению не было места. Животное, чудовище, феномен, доводивший до расстройства фантазию моряков, терявшихся во всевозможных ложных догадках, — это животное было чудесным произведением человеческих рук. Мы лежали, растянувшись на спине огромного предмета, который был не чем иным, как особого рода подводным кораблем, имевшим форму огромной стальной рыбы. В чем же заключался секрет этого подводного плавания? Какие существа жили в этом странном судне?»

Капитан Немо так объяснял устройство своего «Наутилуса»:

«Вот этот манометр, приведенный в связь с водой, давление которой он показывает, одновременно дает мне знать, на какой глубине движется мой корабль...

Я могу заставить «Наутилуса» двигаться снизу вверх и сверху вниз при помощи наклонных плоскостей, которые подвижны и управляются изнутри посредством сильных рычагов. Моя лодка не боится никакой бури, потому что уже на глубине нескольких метров царит полное спокойствие».

Какая-то особенная прелесть заключалась в сравнении этих технических грез поэта с живой действительностью. Как близок был к ней Жюль Верн!

Когда находишься под водой, необходимы прежде всего и во всяком случае две вещи: электричество и воздух.

Первое нужно для электромоторов. Когда они работают на очень малом ходу, лодка может оставаться под водой около 20 часов. Если подводная лодка в подводном положении идет с «предельной мощностью», то электроэнергии батареи едва хватает на час. Тогда необходимо всплыть, чтобы не опуститься на дно. Аккумулятор-

ная батарея дает, кроме того, ток для света, отопления (даже на современных лодках), для насосов и множества других машин. Электричество — это кровь подводной лодки. Оно циркулирует по бесчисленным тонким и толстым кабелям, поддерживая жизнь лодки.

Воздух нужен экипажу для дыхания. Так как прочный корпус в погружении совершенно закрыт снаружи, то никакой воздух извне в него не проникает, а отработанный не выходит. На большой подводной лодке экипаж достигает 40 человек. Эти люди используют прежде всего все количество свежего воздуха, остающееся еще в корпусе лодки от последнего надводного плавания, во время которого лодка всегда хорошо проветривается. Его хватает на 6—8 часов, без того чтобы чувствовалось стеснение в дыхании. Отработанный воздух поглощается при помощи содовых патронов и таким путем очищается. Если дыхание становится затрудненным, можно произвести регенерацию (возобновление) воздуха, для чего приоткрывают клапаны имеющихся на борту баллонов с кислородом, и по контрольным приборам кислород свободно впускается в лодку. Однако таким путем получается лишь ограниченная возможность жизни, так как, во-первых, принять на борт большое количество кислорода невозможно и, во-вторых, очищение отработанного воздуха является неполным. Через 15 часов уже чувствуется стеснение: легкие работают затрудненно, и люди испытывают большую усталость. Появляется безразличие, и надо быстро собрать всю энергию, чтобы сохранить бодрость и внимательность.

В точности никогда еще не было установлено, через какой промежуток времени последний человек на подводной лодке «засыпает», однако можно предположить, что самое большее через три дня прекращается всякая возможность жизни в подводной лодке, если за этот промежуток времени не будет притока свежего воздуха извне. Нам часто приходилось во время длительного плавания в подводном положении собираться вместе для скромного ужина. Ни один из нас не говорил, каждый сосредоточенно глядел перед собой и ел с трудом. Вся сила уходила на дыхание. Ни у кого не было аппетита, все казалось безвкусным. Затем вдруг появляется блеск

в глазах, опять начинается движение, жизнь возвращается: это в центральном посту открыли подачу кислорода на 10 минут. Воздух! Воздух! Настроение повышается. Жизнь сразу пробуждается. Начинаются разговоры, и все становятся жизнерадостными в течение ближайших часов. Затем опять появляются усталость и равнодушие, пока не впускается новая порция воздуха.

Кислород, уже использованный дыханием, несмотря на очищение воздуха посредством содовых патронов, все же представляет опасность в соединении с другими образованиями газов и внутренними испарениями, вследствие чего в закрытой лодке получается вредная для здоровья, а иногда и смертельная смесь. Судьба одной германской подводной лодки так и осталась невыясненной. Летом 1915 г. море выбросило на пляж восточного побережья Англии совершенно целую подводную лодку. Внутри ее весь экипаж был мертв. Никаких следов боя не было. Большинство людей лежало на своих койках или гамаках, некоторые наполовину свисли книзу. Двое сидели на корточках по углам центрального поста. Страшная картина представилась глазам англичан, когда была открыта лодка и оттуда вырвался могильный запах.

Вероятно, лодка легла вечером на дно, чтобы дать утомленному тяжелой службой экипажу сон и отдых. Только двое людей, найденных в центральном посту, были оставлены на вахте. Возможно, что они должны были ночью впустить на 10 минут кислород. Конечно, так и сделали, но, видимо, несчастных подавила, как свинцом, смертельная усталость, и они по истечении 10 минут не закрыли кран. Усталая рука уже нащупывала клапан, но бессильно опустилась на полдороге. Бесконтрольное освежение воздуха ухудшило положение. Возможно, что слишком обильная подача кислорода, сама по себе не опасная, одурманила людей и затем повлекла за собой смертельное отравление от все более скопляющейся углекислоты.

Затем в течение нескольких месяцев погибшую лодку носило в разные стороны. Постепенно из баллонов сжатого воздуха, которые вообще могли не быть вполне непроницаемыми, стал проникать через трубопровод в систерны воздух, и лодка благодаря этому становилась

легче, так что море подбрасывало ее все выше и выше. И вот однажды на поверхности воды у английского побережья показалась командирская рубка, немедленно встреченная неистовым обстрелом с английских дозорных судов. Странно, однако, что она не отвечала, не пыталась уйти или погрузиться. Видимо, на ней больше не было жизни. Англичане прекратили стрельбу, отважились в конце концов осторожно подойти к ней и нашли совершенно неповрежденную лодку с мертвым экипажем.

Это была смерть подводной лодки «во сне» от опасности, которую она носит в себе, — сон, от которого никто больше не пробуждается.

Мы, подводники, вели двойную жизнь. Когда лодка была на поверхности, люди лежали в хорошую погоду (правда, очень редкую в северном Атлантическом океане) на палубе и грелись на солнце. Они садились на край башенного люка, болтали нотами и курили толстые сигары. У них был воздух и свет, и они глядели как неслись облака. Вдали на горизонте виднелись острова и горы. Затем поднималась буря и высокие волны, точно холмы, катились с грохотом поверх башни...

Одетые в непромокаемые плащи, с зюд-вестками на головах, мы проводили время, целыми днями толпясь у башни... Буря и град, град и буря. Потом стихает, видны клубы дыма, судно!

Гром орудийного выстрела далеко разносится по морю. Экипаж покидает неприятельское судно, оно взорвано и тонет. Море опять свободно. Вперед! Вдоль берега. Туман! Острые глаза пронизывают густую завесу. Там вдали маяк, буруны и утесы. Ночной переход через узкий скалистый пролив. Какая-то тень в тумане. Очень длинная и все приближается.

Тревога!.. Тревога!.. — гудит колокол.

Шум, свист, клокотанье, погружение и... тишина.

Человек, находясь под водой, прислушивается к малейшим колебаниям, ощущаемым им кончиками ног. Он глядит внутрь себя и становится спокойным и задумчивым. Во время бури на море волнение воды передается на 20—30 *м* в глубину, не далее. Подводная лодка легко и мерно качается, как чересчур медленный маятник. На глубине 40 *м* уже спокойно. Гора воды

поднимается над нами, точно высокая колокольня. Потом нами овладевает какое-то странное чувство спрятанности в нашей стихии.

Во всем чувствуется такое настроение, какое бывает накануне дня отдыха. Люди моются, бреются, играют в карты, заводят граммофон. Стол хорошо сервирован. Вьется нить разных рассказов о подводных лодках. Визжит пластинка в тиши. Скоро все погружается в глубокий сон.

Во всяком положении лодка была в опасности. Истребители, преследующие суда, мины, глубинные бомбы, заграждения, сети, пушки, торпеды и опасность в самой себе, зависимость от работоспособности машин, от «технической верности» подводной лодки, ее экипажа и строителя. От этих людей в подводной лодке требовалось максимальное проявление мужества и самоотречения, железной воли к выполнению долга и к сохранению присутствия духа. Только при напряжении всей энергии можно было нести эту службу в течение целого года. Английский поэт Рескин как-то очень красиво описал значение тех элементов, из которых должен быть построен броненосец. Он не знал подводной лодки и не предполагал, насколько его мысли подходят к этому странному судну:

«В это дело вкладывается столько человеческого терпения и ума, предвидения и экспериментальной философии, самопроверки, порядка и повиновения, тщательно продуманной работы и защиты против суровой стихии, беззаветной храбрости, живого патриотизма и спокойного ожидания своей участи, — сколько всего этого может уместиться на пространстве в 70 *м* длины и 6 *м* ширины...»

СКОВАННАЯ СИЛА

20 февраля 1916 г. — большой день в моей жизни. На верфи Блом и Фосс в Гамбурге я впервые принял командование подводной лодкой *UB-21*. Флаги и вымпелы гордо развевались над зимней Эльбой. По сравнению с большой *U-22* моя лодка, конечно, была карликом, тем не менее она могла принять четыре торпеды, экипаж ее состоял из 23 человек, и на ней была даже маленькая пушка. При скорости 8 узлов ее нельзя было считать быстроходной лодкой, но зато она погружалась удивительно быстро. Достаточно было нажать кнопку, и она исчезала. При тревоге надо было быть чрезвычайно внимательным, чтобы не прозевать закрывание входного люка рубки.

23 февраля в Киле началась серьезная пора упражнений в погружении и плавании. Ни одна лодка не отпускалась в боевой поход, пока не достигалась полная безупречность в выполнении ею упражнений. Кроме того, надо было еще пройти курс обучения по стрельбе торпедами в школе подводного плавания в Эккенферде. Для выигрыша времени нас утром отвели на буксире миноносца на стрельбище. Эти упражнения прежде всего имели целью проверить уменье командира. Здесь он должен был показать, что он не только владеет искусством управления лодкой в условиях военного времени, но также умеет атаковать и попадать в цель, а это было нелегкое дело. Мишенями служили малые крейсеры и пароходы. Каждый выпуск торпеды подвергался критике самого начальника школы подводного плавания, так как путь торпеды был виден с атакуемого судна и по нему можно было судить о меткости

стрелявшего. Много упражнений производилось по расчетам скорости, курса и расстояния до противника, этих основных элементов для стрельбы торпедой с подводной лодки. Если не удавалось провести атаку скрытно, т. е. если с корабля-мишени замечали до выстрела какой-либо признак подводной лодки, то неумолимо поднимался сигнал, отчетливо указывавший на допущенную ошибку. И тогда в командирской рубке слышны были частые, сильные «вздохи» и большие капли пота падали на промасленные куртки. Если представить себе, что судно, которое нужно было атаковать и уничтожить, в таких трудных условиях не давало бы сигнала, а без колебаний перешло бы в контратаку, стремясь протаранить или разбить снарядами подводную лодку, то легко понять, что бывали моменты, когда обучающиеся почти теряли уверенность в себе.

Не один охваченный энтузиазмом командир подводной лодки видел, как рушится надежда на потопление многочисленных врагов. Иногда после упражнений в выпуске торпеды приходило приказание, приглашающее офицера явиться к начальнику школы подводного плавания. Там ему дружески, но твердо объявляли о том, что, к сожалению, ему отказано в назначении на должность командира подводной лодки, и через несколько дней его место замещалось другим офицером. Это было жестоко, но необходимо.

Весной 1916 г. подводная война вступила в мрачный период. Уничтожение «Суссекса» в марте 1916 г. вызвало новый обмен нотами с Америкой. Германия дала обещание соблюдать «Призовое право», а это было равносильно отказу от ведения подводной войны. Поэтому в течение этого лета я был лишен возможности добиться больших успехов. Зоной нашего действия были северная часть Северного моря и восточный берег Англии. Мы имели право «стрелять» только по военным кораблям, а они в открытом море не показывались.

Однажды у нас блеснула надежда, когда мы заметили высокие мачты военного судна над горизонтом. На «полном ходу» в подводном положении (на *UB-21* это было 5 узлов) мы приблизились и вскоре увидели, что перед нами были обломки английского броненосного крейсера «Арджил», который осенью 1915 г. в густом тумане

наткнулся на скалы около маяка Бэл Рок (недалеко от Дэнди, на восточном берегу Англии) и во время последующих штормов разбился. По целым дням мы рыскали среди неприятельских патрулей у входа Ферт-оф-Форт перед Тайном или перед Хэмбером, встречаясь с истребителями и вооруженными яхтами (Англия призвала на военную службу паровые яхты), но никакой подходящей добычи не было видно.

На практике я скоро убедился, чего стоила подводная война при соблюдении «Призового права». 6 мая, возвращаясь из Ферт-оф-Форт, мы настигли у «большой рыбачьей банки» в Северном море прорвавшее блокаду шведское парусное судно, которое, несмотря на предупреждение, сделанное Германией нейтральным державам, стремилось пройти через запрещенную зону с контрабандой для наших противников.

В этот день погода настолько ухудшилась, что работать с пушкой на узком носу судна для орудийной прислуги было нелегко. «Швед» попытался было сначала уйти с попутным ветром. Но наши снаряды сорвали у него оснастку; он остановился и прекратил всякое сопротивление.

Призовой офицер, которого я послал на шлюпке на борт «Шведа», сигнализировал мне вручную: «Судно шведское, трехмачтовое «Гаральд» из Свернборга с грузом крепежного леса для Ньюкэстля на Тайне».

Экипажу было дано время собрать свои вещи и покинуть судно. Призовой офицер получил приказание поджечь судно, как только экипаж его покинет.

Между тем волнение на море становилось сильнее, ветер раздувал пожар, так что мы были принуждены при помощи орудия разбить судно. Так как погода все ухудшалась, а я не хотел бросить на произвол судьбы экипаж «Гаральда» в маленькой утлой шлюпке, то взял всех людей на борт. Лица у них были мерзлые и испуганные, им было дано по тарелке густого горохового супа с салом, а капитан, кроме того, получил коньяку для подкрепления. Спустя несколько часов я пересадил весь шведский экипаж на норвежское судно, доставившее его в Швецию.

Во время боя при Скагерраке мы находились перед Хэмбером и вечером выпустили торпеду в истребителя.

Взрыв был очень сильный. Но дозорные суда, засыпавшие нас противолодочными бомбами, не дали нам возможности увидеть результаты. Мы так и не узнали, был ли истребитель на самом деле поражен и затонул ли он.

В это время у английских берегов стояла «прекрасная погода», как правильно выражаются профаны, т. е. не было ветра и море было гладкое, как масло. Как раз худшее, что можно себе представить для подводной лодки. В перископе все сливалось — горизонт, море и небо; при таких условиях освещения увеличительными призмами вообще нельзя пользоваться. Ночи были такие белые и светлые, что лишь с трудом можно было зарядить аккумуляторные батареи посреди дозорных судов без риска быть открытым.

Затем нас опять преследовали сильные штормы, потребовавшие от экипажа огромных усилий, особенно тяжело было на борту этой маленькой узкой лодки машинной команде. Но мой старший механик, инженер-кандидат Леппин, в равной мере отличался спокойствием, ловкостью и находчивостью. Много было случаев во время бесчисленных маневров погружения при сильном волнении или на виду у неприятеля, когда с моего изолированного поста в командирской рубке я ограничивался лишь дачей указаний общего характера и мог вполне положиться на абсолютно надежную работу этого инженера и механиков-унтерофицеров.

Наконец, в ноябре 1916 г., когда мы уже сделали на *UB-21* пять рейсов, нам еще раз предоставили свободу действий.

В семнадцать дней мы прошли в общем 1 452 мили (около 2 500 *км*), из них 371 милю (около 600 *км*) в подводном положении. Из семнадцати дней, проведенных подводной лодкой в море, одиннадцать дней погода была настолько скверная, что никаких активных действий нельзя было предпринять.

В течение пяти дней мы вели торговую войну согласно «Призовому праву», как это нам было предписано.

За этот промежуток времени мы задержали и осмотрели всего двадцать судов, из них были потоплены следующие:

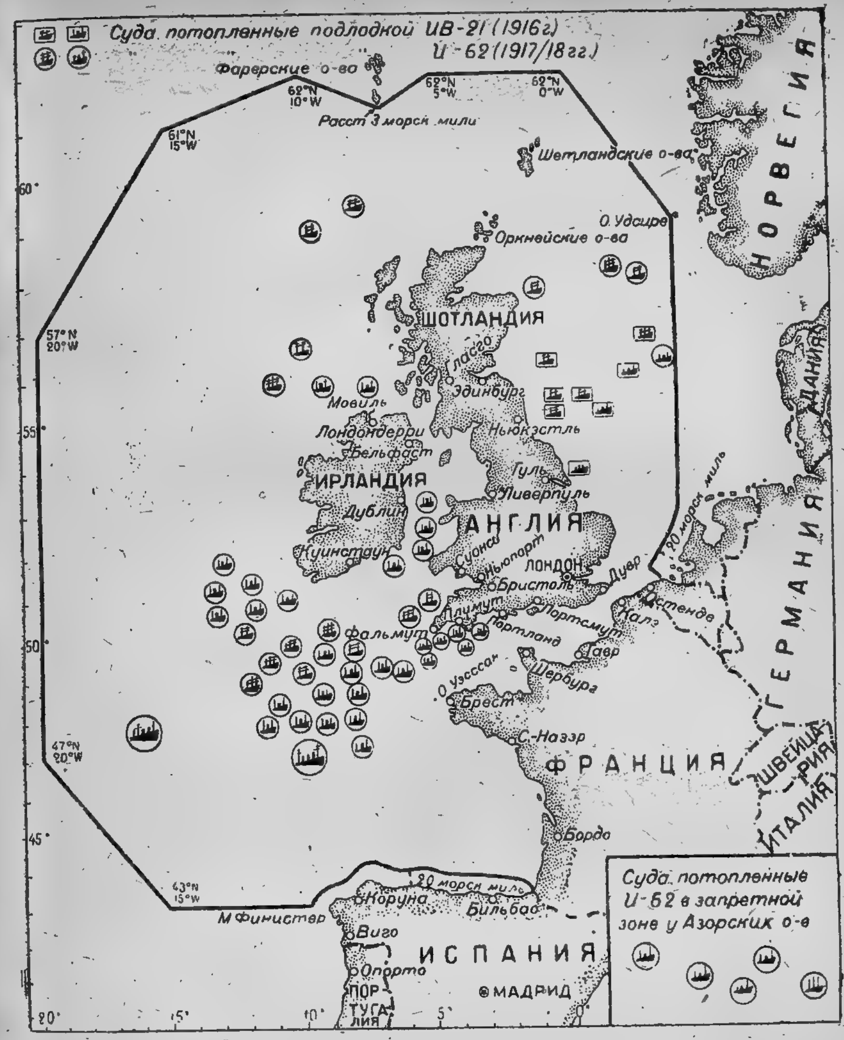


Схема 1. Запретная зона вокруг Англии

1. Норвежский трехмачтовый барк «Ранди», 472 *т*, груз — крепежный лес, 20 октября 1916 г.

2. Шведский трехмачтовый барк «Свартвик», 322 *т*, груз — крепежный лес, 20 октября 1916 г.

3. Шведская шхуна «Лекна», 204 *т*, груз — крепежный лес, 20 октября 1916 г.

4. Норвежский пароход «Гренхауг», 437 *т*, груз — стальные брусья, 21 октября 1916 г.

5. Норвежское моторное судно «Тор», 214 *т*, груз — химикалии, 22 октября 1916 г.

6. Датская шхуна «Лондон», 184 *т*, груз — крепежный лес, 22 октября 1916 г.

7. Норвежский пароход «Фрицоэ», груз — лес; отправлен как приз в Куксгафен, 21 октября 1916 г.

Осмотрены и отпущены как «безупречные» следующие суда:

8. Датская шхуна «Ингеборг» 9. Датский пароход «Георг» 10. Датский пароход «Геба» 11. Датский пароход «Ольга» 12. Норвежский пароход «Стерлинг» 13. Норвежский пароход «Бруно» 14. Шведский пароход «Мария»	С грузом леса, бумаги, съестных припасов по пути в Англию.
15. Датский пароход «Хэкла» 16. Норвежский пароход «Скальд» 17. Норвежский пароход «Лосна» 18. Шведское моторное судно «Балтик»	С углем из Англии.
19. Норвежский парусник «Наяда» 20. Норвежское трехмачтовое судно «Ливлик»	Под балластом.

Из этого списка неопровержимо вытекает следующее:

1. Неприятельские суда ушли из открытого моря, предоставив нейтральным державам ввоз в Англию в зонах, подверженных опасности нападения подводных лодок.

2. Норвежцы имеют львиную долю в этом ввозе.

3. Датчане ведут с Англией обширную торговлю съестными припасами, дозволенную Германией.

4. Большинство нейтральных держав отправляет суда в Англию за углем (чтобы иметь возможность возвращаться затем с контрабандными товарами).

С пароходом «Фрицоэ» мы имели весьма необычайный и приятный опыт. Судно везло контрабанду, и его следовало потопить. Но спасательные шлюпки были в таком плохом состоянии, что я колебался и раздумывал. Стройный норвежский капитан стоял передо мной на узкой палубе *UB*-21. В конце концов я решил судно

не топить, а отправить его как приз в Куксгафен. Но как? Я не мог выделить на борт норвежского судна призовую команду; у меня для этого нехватало людей. Не разрешить ли судну самостоятельно отправиться в Куксгафен? Но ведь в следующую же темную ночь он наверное совершенно спокойно вернется на прежний путь, взяв курс на Англию. Норвежский капитан, видимо, читал на моем лице эти мысли, так как он вдруг заявил мне, что дает мне честное слово отвести свое судно прямо в Эльбу. Но я все еще колебался. Тогда он, приняв гордую осанку моряка и выпрямившись передо мной, как свеча, сказал: «I am a gentleman, sir!» («Я джентльмен, сэр!»).

Я согласился. Он сдержал свое слово. Через четыре дня он уже был со своим судном в Куксгафене.

За пять дней нам пришлось осмотреть груз на двадцати судах, все время с риском подвергнуться коварной атаке со стороны судов-ловушек, которые в то время уже строили свои козни вдоль восточных берегов Англии. Это была утомительная и очень опасная работа, и мы твердо хранили в памяти целый ряд связанных с этим происшествий со всеми их весьма «романтическими» деталями.

20 октября в полдень вахтенный на мостике крикнул через люк рубки: «Виден парусник».

Уже издали можно было в бинокль различить «крепежный лес», сложенный на палубе в высокие штабеля. Это была контрабанда, так как англичане сильно нуждались в этом лесе для своих копей, откуда они извлекали драгоценное сырье для ведения войны.

Парусник этот оказался норвежским трехмачтовым барком «Ранди» (467 *т*), направлявшимся с крепежным лесом из Бервика в Уэстхартлпул. Я дал экипажу время, чтобы покинуть судно. Затем «Ранди» был взорван, но этого оказалось недостаточно; тогда судно было облито керосином и подожжено. Лоцман с «Ранди» говорил мне, что такая участь не является для него новостью. Вот уже третий раз в течение войны ему приходится «пересаживаться». К вечеру мы осмотрели шведское судно «Балтик»; оно шло с углем из Англии в Швецию и потому было отпущено на волю.

Тем временем наступила ночь. Море немного успокоилось. Ветер повернул на восток. Это обещало нам хорошую погоду. Осеннее небо, светлое и звездное, высилось своим сводом над мрачным морем.

Яркое пламя горевшего «Ранди» должно было указать дозору на место нашего нахождения, и когда с наступлением сумерек показались два сторожевых судна, мы ушли в открытое море.

Около 10 часов вечера мы заметили зеленые огни двух судов, идущих встречным курсом. Вскоре, несмотря на темноту, мы смогли различить по огням, что мы имеем дело с парусниками. Произвести осмотр в темную ночь было опасно, так как национальность судов была совершенно неизвестна; нельзя было определить, были ли это неприятельские или нейтральные суда или же суда-ловушки и т. д. Но если бы я отложил осмотр до рассвета, оба парусника могли быть отнесены восточным ветром так близко к восточному берегу Англии, что неприятель мог бы помешать их уничтожению. Поэтому следовало действовать.

В темноте мы приблизились к последнему паруснику с кормы. На горизонте огонь горевшего «Ранди» уже потухал, вспыхивая по временам в ночной тьме красноватым отблеском. Оба парусника думали, что перед ними уже береговые огни. Значит, драгоценная контрабанда в безопасности, а добавочная премия в кармане судовладельца.

Вдруг яркий луч нашего прожектора падает на палубу и оснастку. Он скользит по надписи на корме и перебегает на рулевого, затем на груз, высоко сложенный на палубе, — крепежный лес. На палубе странное смятение; люди бросаются к шлюпкам. Я кричу им по-английски: «Send a boat with your papers!» («Пришлите шлюпку с вашими бумагами!»). Капитан, видимо, водворяет порядок среди команды. Судно ложится в дрейф. Мрачные паруса бьются о мачты и реи. От парусника отваливает шлюпка и привозит документы. Шведская шхуна «Лекна» (240 *т*) из Мандаля в Сэндерлэнд с крепежным лесом. Экипаж покидает судно. Зажигательная бомба бросается в кормовое жилое помещение. Вскоре недалеко от нас пылал огромный факел.

Между тем второй парусник «почуял беду». Когда мы приблизились, судно, покинутое экипажем, плыло по течению. На нем тоже был крепежный лес. Так как в нашем распоряжении не было ни одной шлюпки, я ставлю *UB-21* прямо по ветру и пристаю к плывущему судну, чтобы высадить на него моего призового офицера, мичмана Иллинга, который должен произвести осмотр и подложить зажигательные патроны. Этот трудный с морской точки зрения маневр удается, и я отхожу, чтобы не подвергать опасности лодку. Через некоторое время Иллинг вновь показывается и делает мне знаки «все готово». Я уже было пристал к судну, и Иллинг готовился перепрыгнуть, как вдруг волна разделила нас.

Наступили томительные минуты. Ведь Иллинг уже подложил огонь, и пожар начал сильно распространяться. Пламя и дым поднимались вверх очень высоко. При слабом свете я вижу, как мой призовой офицер бежит на корму, но там уже огонь. Он борется, чтобы проложить себе путь, перелезает через кормовые поручни и, видимо, намерен спуститься по порожним талям судна. Я еще вижу его в огненном освещении над поручнями и затем слышу сильный плеск упавшего в море тела. Так как я знал, что на нем была кожаная куртка и тяжелые сапоги, то мне надо было теперь действовать быстро. Я не маневрирую, чтобы подойти к нему, а беру курс на пылающий парусник, чтобы стать около того места, где упал Иллинг. В огне трещит лес, но цель, состоявшая в том, чтобы хоть на мгновенье поставить тонкий нос *UB-21* между расщепленными досками наружной обшивки и спасти Иллинга, была достигнута. Огонь и дым обдают нас раскаленным дыханием. Вдруг Иллинг снова показывается на один момент в десяти метрах от нас. Один матрос ловко бросает ему спасательный буек на веревке, и мы сразу поднимаем его на борт. Но надо было быстро отойти, чтобы не сгореть самим. Хорошо, что на подводной лодке нет дерева, но люди-то в конце концов «горючие»!

«Полный ход назад!» Однако наша жертва не отпускает нас. Среди волнения никто и не заметил, что одна из талей кормовой шлюпки парусника зацепила крючком за стальной трос, протянутый над лодкой. Горячо

жжет пламя и душит дым; машины работают полным ходом, чтобы отвести лодку назад. Вдруг мы замечаем, как она все больше и больше кренится на левый борт. Только теперь мы обнаруживаем натянутый доотказа трос и крюк, но в тот же момент путы, которые нас задерживали, лопаются. Лодка мгновенно выравнивается, и мы свободны.

Вслед за этим рулевой — сам я полностью был поглощен спасением Иллинта — докладывает мне: «Два дозорных судна быстро приближаются». Тревога!

Все бросаются в люк командирской рубки. Я последним вхожу в него и еще раз гляжу на эту грандиозную картину: парусники пылают, как гигантские факелы над морем; на волнах качаются спасательные шлюпки; вдали мрачные тени приближающихся дозорных судов; белые и красные огни сигналов команды на шлюпках; на севере по широкому осеннему небу скатывается светлая звездочка...

26 октября у нас произошел неприятный инцидент. Во время перехода в подводном положении на центральном посту разорвалась шейка баллона с сжатым воздухом, который распространился внутрь помещений, и вскоре в совершенно закрытой подводной лодке создалось невыносимое давление. К счастью, противника в непосредственной близости не было, так что я мог быстро всплыть, открыть люк и восстановить равномерное давление. Такой случай, сам по себе неопасный, мог бы при встрече с неприятельскими дозорами повлечь за собой гибель подводной лодки.

Через несколько дней мы наткнулись на мину вблизи острова Хопинсэй. Глухо ударялся ее металлический остов о наши стальные стенки, слышно было, как он катился по наружной обшивке; резкий звук — это гребной винт лодки еще раз толкнул мину, затем все стало так же тихо, как и раньше.

В такие секунды как на яву видишь, на какой тонкой ниточке висит жизнь человеческая. Почему мина не взорвалась? Никто не знает. На этом приключение закончилось. Такая игра на нервах в разных формах не была редкостью, поэтому мы и не имели времени долго над этим раздумывать.

Я на собственном опыте убедился, что никогда не принимается достаточных мер предосторожности во время подводного плавания.

Между Шотландией и Оркнейскими островами через Пентлэнд-Ферт проходит чрезвычайно сильное течение, которое достигает иногда скорости 8 миль (около 14 *км*) в час. Я, конечно, знал о нем. Днем я держался перед входом в Пентлэнд-Ферт, вечером отходил в сторону, чтобы не подвергаться ночью неприятным сюрпризам от изменений течения. Согласно специальной карте течение в этом месте проходит параллельно берегам. Так как до 23 часов я ничего еще не видел, то мы погрузились, чтобы немного отдохнуть. Глубина была около 40 *м*. Я дал приказание уйти ночью на 20 *м* глубины, придерживаться курса, который вел в перпендикулярном направлении от берега, и установил минимальную скорость для экономии электрической энергии.

В час ночи подводная лодка очень сильно ударилась о скалу на глубине 19 *м*. Для быстрого всплытия немедленно был пущен в систерны сжатый воздух. Сам я кинулся в командирскую рубку и выжидал, пока лодка, начавшая быстро подниматься, не выйдет на поверхность своим перископом. После того как мы впустили в балластные систерны хороший заряд сжатого воздуха, подводная лодка выпрыгнула на поверхность, как резиновый мячик. И вот, что я увидел.

Прямо надо мной высился крутой берег; в нескольких сотнях метров бушевал бурун и над всем этим светила большая, таинственная, полная луна. Вблизи меня — длинный, похожий на призрак предмет, характер которого я сразу не распознал.

Только тот, кому случалось растянуться и заснуть на борту подводной лодки в погружении ночью и затем внезапно проснуться от резкого треска и толчка, кому приходилось бросаться в командирскую рубку и на мостик, еще не зная, в чем собственно дело, и в полусне увидать перед собой эту картину, написанную в чёрных и белых тонах, — только тот может составить себе понятие о «романтизме» нашей подводной жизни. Этот романтизм был великолепен, если не кончался несчастьем, как это было в данном случае. Тенью оказалось англий-

ское рыболовное судно. Взаимодействие причины и следствия выразилось в следующем.

Вследствие исключительной силы и своеобразного направления ветра течение в эту ночь установилось не вдоль берега, как это указано на карте, а по диагонали к нему. В то же время оно значительно превысило среднюю силу, показанную на карте. Так как я уменьшил до минимума свое собственное продвижение вперед, то оказалось, что сила течения превышала скорость лодки, и нас отнесло обратно к берегу. Естественно, что глубина все время уменьшалась. Так как берег спускался почти отвесно к морю, то совсем близко от него (в расстоянии около 200 *м*) все же было 20 *м* глубины.

В подводном положении я, конечно, не мог заметить ничего из того, что происходило снаружи. «Коснувшись» скалы, подводная лодка, к счастью, не получила серьезных повреждений. Лодка в подводном положении, как тело, уступает, когда наталкивается на сопротивление, так как она действует только частицей своего веса, уменьшенного на давление воды. В этом случае выражение «в пространстве тела крепко сцепляются» неприменимо. Меры безопасности были несложные. Как только я узнал, что судно, находившееся вблизи меня, было рыболовное, — судно могло быть также истребителем, и тогда это было бы очень неприятно, — я опять погрузился близко от него и вышел на глубину полным ходом. Вскоре после этого весь экипаж спал мертвым сном.

Однако в этом небольшом приключении был, кроме нас, еще один участник. Я имею в виду рыболовное судно. Представьте себе картину: бледный лунный свет, мрачные скалы, рыбаки, мирно работающие на своем судне... Внезапно вблизи от них бесшумно всплывает что-то темное, никогда невиданное, какое-то чудище; с серозеленых стенок его с серебристым отблеском стекает вода, и прежде чем они успевают протереть себе глаза, это «чудище» все уменьшается и исчезает, поглощенное глубиной, не оставив никакого следа своего короткого пребывания на поверхности моря.

СУДА-ЛОВУШКИ

(Живая приманка)

Коварство и хитрость, притворство, приманка и обманные маневры никогда еще так искусно и систематически не применялись, как в борьбе против германских подводных лодок. Актерами в этой коварной игре против подводных лодок выступали суда-ловушки, которые под видом мирных торговых судов должны были приманивать к себе наши подводные лодки, чтобы уничтожить их в непосредственной близости.

В Англии сотни моряков, смелых авантюристов, записывались в добровольцы, стремясь быть там, где враг может попасться в сети.

В конце концов это была разумная идея. Здесь нашли свое отражение столь излюбленные в Англии «Sporting chances of the game» — «спортивные шансы игры».

Странно, что адмиралтейству раньше не пришла в голову мысль приманивать хитростью подводные лодки во время их действий в открытом море, именно тогда, когда они были заняты задержанием торговых судов и были легко уязвимы. Вместо этого адмиралтейство стремилось достигнуть цели при помощи расстановки минных заграждений или же посылало своих истребителей в ночные поиски, не обещавшие никаких успехов.

Нет, «The mistery ships» («таинственные суда») или «Q-Boats» («суда-ловушки») — вот что здесь нужно; немцы наверное попадутся на удочку. Эта «игра» («game») должна быть сыграна и выиграна!

И вот в величайшем секрете было приступлено к снаряжению «специальных судов», с потайными орудиями,

торпедными аппаратами и глубинными бомбами; экипаж их состоял из отборных людей, командир назначался из отборных офицеров британского военного флота. Из множества судов, входивших в английские порты и выходивших из них, легко можно было набрать достаточное количество пригодных для этой цели. Вначале это были, главным образом, небольшие пароходы в запущенном состоянии и, следовательно, похожие на «настоящие». Позднее в качестве судов-ловушек использовались торговые суда различных типов, преимущественно парусные. Чтобы не привлекать внимания неприятельских агентов, экипаж даже в портах носил штатское платье, а офицеры отпускали бороды, как капитаны дальнего плавания. Командир назывался master (капитан), а старший инженер-механик chief (начальник), как это принято на торговых судах; команды на борту и вообще все действия судна и его экипажа должны были носить «штатский» характер. Так как существовало лестное мнение о нашем отличном знакомстве с типами английских судов и торговыми путями, то для судна-ловушки прежде всего важно было ничем не отличаться по своему виду от обыкновенного торгового корабля. Малейшее отклонение или неправильность могли возбудить подозрение опытного командира подводной лодки. Так, например, тип судна, курс и район морского плавания должны были находиться в полном взаимном соответствии. Пассажирский пароход компании Эллерман северного рейса был, так сказать, недопустим на западном берегу Ирландии, равным образом каботажное судно немыслимо было встретить в Атлантическом океане. Если надо было показать, что транспорт перевозит ценный груз для восточной армии, то на палубе устанавливались настоящие на вид железнодорожные вагоны, сделанные из дерева или парусины и служившие настолько бросающейся в глаза приманкой, что у подводной лодки появлялся «аппетит». Само собой разумеется, что курс судна-ловушки нельзя было переменить среди бела дня, так как оно все время было на виду у подводной лодки, а следовательно, на глазах людей, которых экипаж судна сам не видел.

Как только суда-ловушки покидали свои гавани, начинался настоящий театр. Судно держало курс на за-

пад — из Глазго на Нью-Йорк. Если в течение дня никого не встречали, то ночью, в темноте, меняли свой «костюм». Весь экипаж лихорадочно принимался за работу. На палубе устанавливались фальшивые надстройки. Круги на дымовых трубах замазывались, контуры судна и мостика видоизменялись; одним словом, судно за ночь совершенно преображалось. Перед рассветом судно переходило на обратный курс, теперь уже оно шло на восток—из Нью-Йорка в Глазго и ничто не указывало подводной лодке, которая, быть может, накануне случайно наблюдала издали за передвижениями, на тождество обоих судов. Мачты были телескопические, т. е. можно было при курсе на запад поднять высокие стройные мачты, а на следующее утро появиться с безобразными короткими мачтами. Само собой разумеется, что надо было на самом деле держать курс на какой-нибудь порт, и направление не могло быть выбрано произвольно. Подводные лодки пристально наблюдали за всем этим. На судне-ловушке, конечно, имелся радиотелеграф, который был так искусно замаскирован, что можно было принять спуск антенны к радиостанции за фал кормового флага.

С внешней стороны все в целом представлялось тонко придуманным камуфляжем. Слово это во время войны воскресло раньше всего в Англии. Первоначально оно обозначало «искусство сделать судно невидимым» посредством фантастической, обманчивой краски. Суда-ловушки были «отличным» («comme il faut») выражением этого камуфляжа. Это была квинт-эссенция обмана, засада, живая приманка, на которую должны были попасться живые люди.

Экипаж ловушки состоял из 4—5 офицеров и около 80 матросов. Вооружение состояло из двух-трех пушек калибра от 10 до 12 *см*, двух торпедных аппаратов и запаса глубинных бомб. Командир на мостике имел связь со всеми отделениями и частями судна посредством двойного комплекта рупоров. На верхней палубе находились перископы, которые с внешней стороны имели вид небольших вентиляторов или труб. Через них командир, сам хорошо скрытый, наблюдал за подводной лодкой, которая, ничего не подозревая, приближалась. Днем на палубе должно было находиться как раз та-

кое количество людей, какое полагалось для торгового судна, чтобы не возбудить подозрения. У каждого была своя роль, которую он должен был все время исполнять, в особенности когда подводная лодка находилась поблизости или когда судно-ловушка, пораженное торпедой, «казалось», было покинуто своим экипажем. Один изображал повара, бросавшего за борт объедки, другой в форме, со свистком во рту — наблюдательного постового у небольшой кормовой пушки. Это было вполне естественно, потому что в позднейший период войны каждое торговое судно имело на борту такие пушки. Вот



Рис. 3. Тип английского судна-ловушки

почему они стояли совершенно открыто на кормовой палубе ловушки. Для вящшей реальности на борт брали негра, который в последний момент в большом волнении и жестикулируя бросался в шлюпку, наполовину уже спущенную, или же это был матрос, переодетый в «жену капитана».

Тактика «mistery ships» («таинственных судов») заключалась в следующем.

Когда лодка давала предупредительный орудийный выстрел с дальнего расстояния, то судно-ловушка прежде всего притворялось, что собирается спасаться бегством. После второго или третьего выстрела ловушка останавливалась и выпускала пар (это было типично). После этого начинала действовать «the panic party» («паническая партия»). Разношерстная компания из офицеров, механиков, буфетной прислуги, матросов и поваров, имитируя страх и беспорядок, бросается в шлюпки. Последним покидает судно «капитан», — ему ведь требовалось немного больше времени, чтобы быстро собрать в штурманской рубке морские карты, коносаменты и другие корабельные документы. Затем он тоже садится в шлюпку. Между тем в панике одна из шлюпок, вследствие неправильного спуска на талях, получает диферент на нос. Несколько человек падают за борт. Наконец, вся компания отваливает под командой штурмана, который заменяет на шлюпках капитана на случай, если бы с подводной лодки спросили, находится ли капитан еще на борту. Подводная лодка медленно приближается в надводном положении, следя за всем этим через сильный бинокль и видя, как вся эта публика, как будто «настоящая», гребет недисциплинированно и плохо, считает, что это нормально. В то время как мнимый экипаж покидает судно, на борту ловушки настоящий экипаж в лихорадочном напряжении становится у орудий. Командир прячется на мостике, держа руку на колоколе тревоги, офицеры находятся у перископов. Подойдет ли подводная лодка на подходящее расстояние? Станет ли она на такой румб, чтобы орудия смогли достать и уничтожить ее? Или она будет осторожна и не пойдет на риск? Может быть, на ней «старый» командир, знакомый с подобными «театральными представлениями», который не будет долго думать и покончит с ловушкой, пустив в нее торпеду? Наверное англичане в эти минуты переживали чрезвычайное волнение. Если подводная лодка не делала того, чего от нее ждали, тогда «паническая партия» в шлюпках с невинным видом уходила на веслах в такое место, где она не мешала бы стрельбе орудий ловушки. Если же лодка все еще медлила, то спасательные шлюпки делали вид, будто хотят

повернуть обратно к судну. Такой маневр соблазнял немцев и заставлял их, наконец, приблизиться.

Вот тогда-то и наступал момент, когда сердце английского командира начинало лихорадочно биться.

«Stand by!» («Готовьсь стрелять!»), — передавалась предварительная команда через все рупоры и затем следовала вторая команда, роковая и большею частью смертельная: «Let go!» («Огонь!»).



Рис. 4. Командир судна-ловушки наблюдает на капитанском мостике через замаскированный люк за неприятельской подводной лодкой

В этот момент взвивался английский военный флаг, маскировка вдруг спадала с орудий, и жертва подвергалась разрушительному орудийному огню. В большинстве случаев подводная лодка гибла. Уйти в надводном положении при заградительном огне было безнадежно. Часто пытались спастись погружением. Но пока лодка погружалась, прямые попадания кромсали на куски палубу, рубку, пробивали балластные систерны, и не-

счастный экипаж подводной лодки переходил от жизни к смерти без всякой драматической подготовки. Еще раз высоко поднимается нос подводной лодки, и она исчезает навсегда. На воде появляются воздушные пузыри и масляные пятна — последние следы ужасной катастрофы, заканчивающейся уже в глубинах моря.

Через несколько недель на родине появлялось печальное объявление: «...не вернулись из плавания к западным берегам Англии».

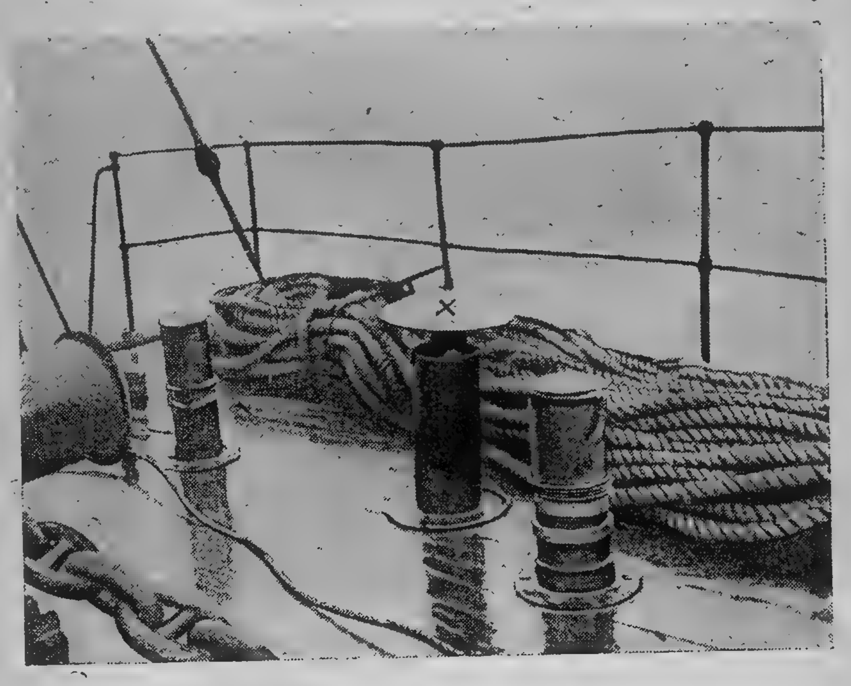


Рис. 5. Замаскированный перископ (x) судна-ловушки

Разновидностью судна-ловушки были рыболовные пароходы, которые работали совместно с английской подводной лодкой, буксируемой ими под водой. Когда германская подводная лодка подходила под водой к «безвредному» траулеру, англичанин подстерегал ее под водой и пускал в нее торпеду. Таким путем с лета 1915 г. мы уже потеряли две большие подводные лодки. Английская подводная лодка *С-24* совместно с траулером

«Таранаки» 27 января 1915 г. уничтожила германскую подводную лодку *U-40*. Подобным же образом погибла и наша *U-23*.

В августе 1915 г. «Баралонг» атаковал *U-27*, в сентябре — *U-41* и уничтожил обе лодки с большею частью их экипажей. Командиры Вегенер и Ханзен были опытными подводниками, но не были подготовлены к такой хитрой засаде и не учли угрожавшей им опасности.

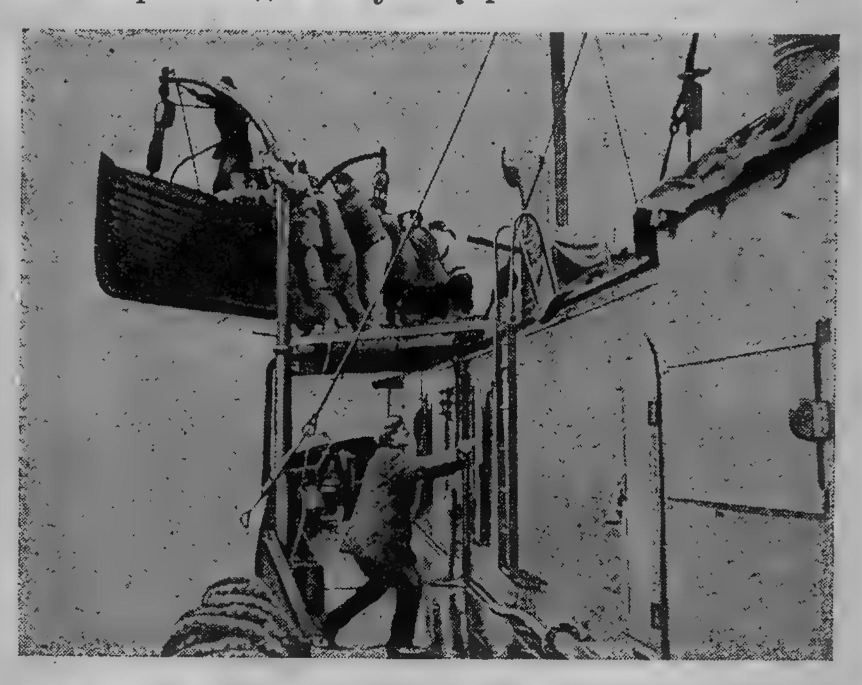


Рис. 6. **«Паническая партия» судна-ловушки садится в шлюпки**

Однако театральные пьесы требуют репетиций, а на это надо иметь время. К сожалению, благодаря продолжительным и неоднократным перерывам в подводной войне, которые мы сами делали, англичане получили вполне достаточное время не только для совершенно спокойного снаряжения судов-ловушек и организации их службы, но и сумели приучить к морю экипажи во время сильных зимних штормов в Атлантическом океане и подготовить их для выполнения особых заданий. Такой перерыв имел место, например, зимой 1916/17 г.

В феврале 1917 г., когда началась неограниченная подводная война, мы ясно почувствовали, что англичане использовали это время для «репетиций».

За этот долгий бездеятельный период у англичан родились новые идеи. Когда судно-ловушка находилось в море в известном районе, где по последним сведениям должны были где-то прятаться подводные лодки, оно передавало своим «арматорам» открытую радиограмму приблизительно такого содержания:

«Задержался вследствие дурной погоды, нахожусь 50 миль на запад от Фастнет-Рок».

Капитан должен был казаться довольно глупым, если не научился еще передавать радио по коду. Одновременно начиналась приманка лодки, ей оставалось только держать курс на место, указанное пароходом. Но мы за это время тоже научились быть хитрыми и предпочитали оставить капитана с его глупостью в покое.

В случае поражения судна-ловушки торпедой оно также передавало открытую радиограмму: «SOS—SOS—SOS! На помощь. Подводная лодка преследует и обстреливает меня. Прошу быстро прислать помощь».

Это также казалось вполне естественным.

Для командира подводной лодки весь вопрос заключался в его инстинкте и чутье. Довольно часто внутренний голос подсказывал ему необходимость соблюдать осторожность. Как злились, должно быть, англичане, когда все их «театральное искусство», вся его «красота» и «неподдельность» оказывались тщетными, когда они видели, что их просто игнорируют. Или когда ночью, — как мне это рассказывал однажды один англичанин, — запах нефтяного газа моторов щекотал их обоняние, но они ничего не могли предпринять, так как ничего не видели, а подводная лодка была достаточно хитра, чтобы не дотронуться до этого жаркого. Я лично думаю, что блеф утрачивал тогда свою привлекательность.

На случай, если подводная лодка должна была подойти к шлюпкам, чтобы опросить, откуда и куда идет судно, экипаж должен был выучить наизусть соответственную «роль лжи», текст которой вывешивался во многих местах судна, чтобы все хорошо ее знали. Понятно, эта «роль» должна была меняться, примерно, через каждые 12 часов, так как менялся курс, и теперь шли

уже не из Глазго в Нью-Йорк, а, например, из Гибралтара в Ливерпуль. Английская поговорка «Tell a lie and stick to it» («Уж если говоришь ложь, так упорствуй в ней») вошла в жизнь.

Так как суда-ловушки даже в самой Англии попрежнему находились под большим секретом, то случалось часто, что они в море задерживались своими же военными судами и отпускались только после больших хлопот и объяснений, причем при расставании им посылалось такое пожелание: «Proceed, keep a sharp look-out for German submarines!» («Продолжайте ваш рейс, внимательно наблюдайте за германскими подводными лодками!»).

Однажды с командиром судна-ловушки произошел следующий случай. Два французских гидросамолета заметили в Ламанше «бедного маленького угольщика», качавшегося на волнах, и сбросили ему известие: «Неприятельские лодки появились здесь, возможно скорее уходите в ближайший порт». Они упорно сопровождали бедного капитана для «его защиты», а он в отчаянии ломал себе руки и посылал французов к чорту, так как понятно, что пока самолеты были видны, никакая подводная лодка на поверхности не показывалась. «Дичь» была в огорчении.

Лучшими местами охоты для судов-ловушек были зона на запад от Ирландии и большой пароходный путь из Англии в Америку. Здесь они подстерегали «Фрица», как в Англии окрестили наши подводные лодки. Там проходило много судов и было много путей, на которых можно было, соблюдая осторожность, крейсеровать.

В сущности говоря, суда-ловушки работали легко только первые полтора года войны. Вскоре и мы стали коварными и очень осторожными. Тем не менее суда-ловушки представляли огромную опасность для малоопытных командиров подводных лодок, но в конце концов всякое судно могло сделаться ловушкой, и с одной только осторожностью на войне далеко не уйдешь.

Когда англичане заметили, что их прежние хитрости больше не действуют, они придумали новую приманку. Что может быть реальнее настоящего попадания торпеды? Теперь они уже не сходили с пути траектории торпеды, а нарочно держали курс так, чтобы попадание

произошло. Дело становилось серьезнее и опаснее. Надо прямо сказать, что в это время нельзя было позавидовать службе английских механиков и кочегаров. Они стояли в трюмах перед своими машинами и котлами и знали, что командир не будет избегать торпеды, а поведет свое судно так, чтобы торпеда попала в него. Каждую минуту огненный чорт мог врезаться в бок судна и всех поглотить.

Если судно-ловушка было поражено таким способом, то его тактика оставалась прежней, с той разницей, что скрытая на палубе тонущего судна остальная часть команды переживала тяжелые минуты, а не часы в ожидании момента, когда пушки смогут заговорить. Поэтому надо было сделать судно непотопляемым или, по крайней мере, трудно потопляемым, для чего на нем помещался скрытый внутри груз леса, благодаря которому судно могло держаться на воде в течение нескольких часов, пока подводная лодка не будет окончательно уничтожена или пока не подоспеет помощь. Эта новая хитрость судов-ловушек имела успех, так как подводная лодка не могла предположить, чтобы на тонущем судне еще оставались люди у орудий, тем более, что экипаж («panic party») уже покинул судно.

Потом наступило время, когда немцы перестали поддаваться на уловки. Они или выпускали торпеду, не всплывая вовсе, и оставляли судно на произвол судьбы, или стреляли по ловушке с большого расстояния. Так как подводные лодки были слишком незаметной целью — в нескольких тысячах метров это была точка, — англичане не могли отплатить ей той же монетой. Если бы судно-ловушка, кроме того, пустило в ход свои орудия, то оно преждевременно выдало бы свое настоящее назначение, а это не входило в его расчеты. В таких случаях оно действовало следующим образом.

На корме устанавливалось небольшое орудие, которое отвечало на огонь подводных лодок. Если бой был горячий и в ловушку было уже несколько попаданий, то после одного из них производили «взрыв котла». Для этой цели устраивалась «паническая паровая труба». Огонь извергался с таким расчетом, чтобы на подводной лодке получилось впечатление, что судну приходит конец. Через несколько минут судно останавливалось,

и «паническая партия» покидала его. Если теперь подводная лодка приближалась, то ловушка действовала, как описано выше. Но если подводная лодка была настолько осторожна, что оставалась под водой, чтобы еще раз тщательно осмотреть через перископ свою жертву, то на этот случай имелись торпеды, которыми можно было уничтожить подводную лодку, находившуюся поблизости и считавшую себя в полной безопасности. Однако, если, несмотря на все эти фокусы, подводная лодка распознавала истинный характер своего противника, тогда можно было в самую последнюю минуту всегда вызвать несколько истребителей, которые находились в 30 милях (55 *км*), вне поля зрения с места боя, и могли, получив радиограмму, подойти «на выручку» ловушки.

Это был очень опасный театр, где разыгрывалась драма под заглавием «На жизнь или на смерть». Режиссерское искусство англичан было на большой высоте. Известно, насколько успех зависит от правильного действия даже одной детали. Первые роли исполняли оба командира (подводной лодки и судна-ловушки), они дрались друг с другом, как на дуэли. Море было сценой, сценой обширной и устроенной по-современному. Сцена была, если можно так выразиться, «затопляемая». Статистов не было, у всех были большие роли. Реплики были известны; в действие вводились «машины грома и ветра». Но редко бывало, чтобы пьеса была доиграна до конца. Малейшая осечка, ничтожное невнимание, слишком поспешное выступление, как следствие нетерпения и нервности или колебания на одну секунду, вызывали кризис, катастрофу, кончавшуюся гибелью многих актеров.

Часто также подводная лодка выходила победительницей, но в таких случаях всегда имелись какие-нибудь привходящие счастливые обстоятельства, дававшие командиру возможность разобраться в обстановке. Как много судов-ловушек лежит рядом с нашими подводными лодками на дне моря, и сколько командиров ловушек должны были рассчитаться за свои хитрости гибелью своего корабля и смертью многих своих людей! Именно к этой борьбе, борьбе подводной лодки против судна-ловушки, можно применить пословицу: «Сегодня

полковник, а завтра покойник». «Сегодня победитель, а завтра побежденный». Стремление к победе (the fitness to win) было решающим.

Судьба ловушки «Стонкроп» является поучительным примером. Она со всем экипажем стала жертвой нашей большой подводной лодки. Вот как рассказывает об этом командир английского судна-ловушки, старший лейтенант Гарольд Отен, в своей книге «Q-Boat Adventures» («Приключения судна-ловушки»).

«В один из сентябрьских дней 1917 г. после полудня судно «Стонкроп» находилось в Бискайском заливе на пути Гибралтар—Ирландское море. Всякий моряк должен был счесть это судно, нагруженное до грузовой ватерлинии, типичным старым торговым кораблем. Оно производило впечатление одного из обычных «money makers» («наживающих деньги»), на внешний вид которого судовладелец не затратил слишком много средств.

Погода была хорошая, на поверхности обширного моря ничто не указывало, что идет война.

В 5 часов пополудни вахта «Стонкроп» заметила далеко впереди себя слева «точку». Сначала казалось, что это чуть ли не спасательная шлюпка. Вскоре после этого распознали, что это была командирская рубка подводной лодки, которая, повидимому, находилась в надводном положении. На обоих судах теперь заметно было оживление. У англичан резко звонил колокол тревоги, а на борту подводной лодки видно было, как выходили из рубки люди и заряжали орудия.

«Стонкроп» спокойно продолжал свой путь, как будто ему никакого дела не было до этой точки. Сссстт... запели в воздухе снаряды с подводной лодки. Шак... фумм... падали они в море далеко от носа английского судна.

Последнее делает крутой поворот влево, заряжает «маленькую пушку» («dummy gun») на полуюте и отвечает на огонь... пенг... пенг... и пытается уйти.

Капитан 2-го ранга Моррис Блэквуд, командир «Стонкропа», вызывает по рупору свою радиостанцию и приказывает дать «SOS» (радиосигнал о бедствии).

«SOS—SOS—SOS!» — передается в эфире радиограмма (разумеется, она перехвачена и прочитана на подводной лодке).

«SOS! I am being shelled by a submarine».

«SOS! Hurry up, or I shall have to abandon ship».

(«SOS! Меня обстреливает подводная лодка»).

(«SOS! Торопитесь или я буду вынужден покинуть судно»).

Полчаса продолжается «преследование». Орудийные выстрелы с подводной лодки учащаются, и снаряды все ближе падают к англичанину. Дело становится жарким.

«Стонкроп» имеет попутный ветер. Это отличный случай, чтобы пустить в ход «огнедымовые аппараты».

Когда снаряд ложится совсем близко, аппараты начинают действовать. На кормовой части судна высоко поднимается пламя, и вскоре все окутывается дымом.

На подводной лодке с напряженным вниманием следят за ходом боя, наблюдают за попаданием каждого снаряда и уже с радостью доносят: «Попадание в кормовую часть, судно горит».

Блэквуд останавливается и дает сигнал покинуть корабль. «Паническая партия» превосходно исполняет свою роль. В большом смятении все бросаются в шлюпки. Одни совсем одетые, другие полураздетые, с одеждой подмышкой. В беспорядке и недисциплинированно, как полагается в такой момент на небольшом торговом судне, команда спешит вырваться из дыма и пламени и покинуть свое «погибшее судно». Подводная лодка прекращает стрельбу, погружается в расстоянии около 5 000 *м* и теперь под водой приближается к «Стонкропу».

Следующие двадцать минут кажутся вечностью Блэквуду, который остался на борту, спрятавшись со своими «специалистами». Там в расстоянии около 1 500 *м* с левого борта виден перископ. Его сейчас же замечают со спасательных шлюпок. Они трогаются и гребут к носу судна мимо его правого борта, как будто желая избежать жуткой близости немца. Но немецкий командир все еще соблюдает осторожность, он остается под водой и подплывает совсем близко вдоль левого борта «Стонкропа». Он видит очень близко через увеличительное стекло своего перископа горящее судно, все еще окутанное густым дымом, и не может обнаружить ничего подозрительного. Ему кажется, что на борту действительно нет больше ни одной живой души.

А между тем через прикрытые щели и дыры с судна-ловушки на подводную лодку пристально смотрит добрая дюжина глаз англичан, жаждущих ее уничтожить. Теперь только не шевелиться, затаить дыхание, так как увеличение перископа подводной лодки сильное, и буквально малейшее движение может их выдать.

Немец обходит в подводном положении корму англичанина и затем медленно всплывает на поверхность вблизи «Стонкропа».

Начинается третий и последний акт.

Подводная лодка остановилась на поверхности уже в расстоянии около 500 *м* от «Стонкропа», но она еще не открыла люка командирской рубки, чтобы иметь возможность сразу же погрузиться, если будет затеяна еще какая-нибудь хитрость. Блэквуд нащупывает рукой колокол тревоги. Подводная лодка направляется к спасательным шлюпкам, которые расположились «в надлежащем пеленге».

«Готовьсь стрелять!» — с глухим шумом и шопотом передается через рупоры «Стонкропа» среди сильнейшего волнения экипажа, и немного раньше, чем подводная лодка подходит к спасательным шлюпкам, звучит:

«Огонь! Огонь! Огонь!»

Блэквуд, нажав с командирского мостика электрическую кнопку, сбрасывает покрышки с орудий, и вдруг «погибшее судно» превращается в ад, изрыгающий огонь.

Четвертый выстрел попадает уже прямо в основание командирской рубки подводной лодки. Клубы бурого дыма на мгновение закрывают вид. Но с судна-ловушки хорошо видно, что рубка лодки разбита слева направо и сверху донизу. Пятый выстрел попадает в пушку на носу, шестой — в балластные систерны между пушкой и башней. Следующие снаряды разбивают систему труб сжатого воздуха; это видно потому, что беловатые водяные клубы, похожие на пар, вырываются из раны. Еще пять попаданий можно было наблюдать со «Стонкропа». Вдруг германская подводная лодка вздымается так высоко, что англичане могут видеть почти во всю длину ее киль. Несчастная лодка погружается в воду с диферентом в 45°. Экипаж делает отчаянные усилия, чтобы, по крайней мере, открыть люк рубки и вывести остав-

шихся в живых. Но первые же снаряды настолько разбили рубку, что открыть люк нет никакой возможности. Подводная лодка исчезла, она еще раз всплыла на мгновенье, показав командирскую рубку на 50 *см* над поверхностью, с большим креном на правый борт, и затем окончательно затонула в мрачных глубинах».

Так нашли себе смерть 40 немецких подводников, как это видели и рассказали англичане.

На следующий день «Стонкроп» находился вблизи южных берегов Ирландского моря, держа курс на север. Стояла хорошая погода, судно спокойно продолжало свой путь, направляясь, повидимому, в «Скапа-Флоу, куда свозили уголь для главных сил флота». Все радовались успеху предыдущего дня и никто не предчувствовал, что с ними может произойти нечто совсем уже иное.

В то самое время, как английский командир, весело насвистывая морскую песенку, спустился в каюту, чтобы после долгой вахты хорошенько умыться, страшный взрыв потряс судно. Торпеда попала в носовую часть судна, мостик был совершенно разрушен, беспроволочная станция разбита, спасательные шлюпки превратились в щепки, и несколько человек команды были убиты. Часть орудийных покрышек также была сорвана. Судно не слушалось руля, оно получило тяжелые повреждения и быстро начало тонуть. Но на подводной лодке люди были старые и опытные, они хорошо понимали, что в данном случае сделано достаточно. Лодка в подводном положении приблизилась к судну, держась, однако, из осторожности вне сектора стрельбы из торпедного аппарата ловушки, на который командир Блэквуд возлагал свою последнюю надежду. Вскоре после того вода уже покрывала полубак судна, и спустя несколько минут морские волны ударялись друг о друга над «Стонкропом». Экипаж перелез в подбитую спасательную шлюпку и на плоты и плавал на месте гибели. Только тогда подводная лодка всплыла, подошла к спасательным шлюпкам и спросила название судна и род груза. Английская труппа актеров на этот раз не могла уже так легко дать ответ: «Сайлент» из Кардифа в Скапа-Флоу, груз угля 2 000 *т*». После этого подводная лодка исчезла на горизонте.

Погода скоро испортилась, и на море стало свежеть. Это было осенью, вода была холодная. Так как станция беспроволочного телеграфа с самого начала была разрушена, то нельзя было вызвать помощь. Запасы продовольствия и питьевой воды имелись только в незначительном количестве. Через шесть дней остатки экипажа «Стонкропа» на обломках судна были отнесены течением к земле. В пути от истощения умерли 1 офицер и 12 человек команды. Оставшиеся в живых, полумертвые от голода и обезумевшие от лишений, были подобраны у берега.

Некоторые из командиров судов-ловушек приобрели в Англии большую известность благодаря уничтожению ими нескольких подводных лодок, в особенности капитан 1-го ранга, позднее контрадмирал Гордон Кэмпбелл. Несколько опытных командиров германских подводных лодок стали жертвами его замечательной ловкости. Как жаль, что английские суда-ловушки ни разу не встретились в море с нашими крейсерами «Мёве» и «Вольф»! Эти два корабля были замаскированы и хорошо вооружены. Если бы это случилось, то сыгран был бы только один акт, так как «кошка» слишком поздно узнала бы, что она попала в лапы «волка».

Очень интересно и поучительно проследить судьбу некоторых судов-ловушек, получивших особую известность.

Судно-ловушка «Зильфа». Это судно было поражено торпедой и после того на протяжении 180 морских миль было отбуксировано одним английским истребителем к суше, но затонуло у берега. Экипаж был спасен.

Судно-ловушка «Фарнборо» (оно же «Лодерер», оно же *Q-5*) курсировало как ловушка с октября 1915 г. до февраля 1917 г. и потопило *U-68* (Гютцель) и *U-88* (Гоппе). Командир его, капитан 2-го ранга Кэмпбелл, уничтожил три германских подводных лодки. Наконец, и его судно было поражено торпедой, но дошло до порта и там в почти совершенно разбитом состоянии было вытащено на берег. После войны судно было исправлено и возобновило рейсы. Оно продолжает и теперь плавать под каким-нибудь другим названием, и, может быть, по его стенкам пробегает еще дрожь, когда луна отражается в воде серебряной дорожкой... Торпеда!?

Судно-ловушка «Прайс», парусное судно в 227 т, 30 апреля 1917 г. вступило в бой с подводной лодкой *U-93* (фон Шпинель), нанесло ей тяжелое повреждение, но не уничтожило ее. Командир лодки разорвавшимся снарядом был сброшен за борт и взят англичанами в плен. Подводная лодка благополучно возвратилась домой без своего командира под командой старшего вахтенного офицера. Вскоре после того «Прайс» было опознано как судно-ловушка другой германской подводной лодкой и уничтожено со всем экипажем.

Судно-ловушка «Сток-Форс» 30 июля 1918 г. было поражено торпедой с германской подводной лодки, предположительно *UB-108*. Торпеда в конце своей траектории двигалась медленно, и судно-ловушка легко могло бы ее избежать, но неожиданно торпеда отклонилась и, таким образом, нанесла ловушке повреждение. После этого подводная лодка всплыла и была уничтожена англичанами. Спустя полчаса «Сток-Форс» затонуло вблизи от берега.

Q-12, иначе «Тьюлип», потоплено 30 апреля 1917 г. подводной лодкой *U-62* (Хасхаген); командир ловушки капитан 2-го ранга Льюис доставлен в Германию в качестве военнопленного.

Судно-ловушка «Паргуст» потопило 7 июня 1917 г. лодку *UC-29* (Розенов).

Судно-ловушка «Нельсон», парусное судно, в августе 1917 г. подверглось обстрелу одной германской подводной лодки; командир судна-ловушки погиб.

Судно-ловушка «Хитсер», иначе *Q-16*; командир ловушки убит в бою, но судно добралось до порта.

Судно-ловушка «Дэнравен» затонуло после часовой борьбы с *UC-71* (Зальцведель).

В общем от судов-ловушек погибло 14 германских подводных лодок. Англия выставила на море против германского подводного флота 180 судов-ловушек.

U-62

«Вы хотите видеть командира, господин доктор? Ну, так входите сюда, но помните, осторожность — мать моряков, и, пожалуйста, не торопитесь. Сначала одну ногу на железную ступеньку, правой рукой за люк, вот так. Теперь другую ногу и спускайтесь вниз по трапу».

И в люке исчезают два голубых обшлага с золотыми нашивками.

«Теперь полоборота направо и спускайтесь прямо вниз по второму железному трапу. Только держитесь крепко, прошу вас. Всюду скользко, а ковров нет».

Эти разумные советы дает старый вахтенный офицер фон Майер[1] вновь прибывшему на лодку флагманскому врачу, доктору Зоннтату, который пробирается вниз через узкий люк рубки. Внутреннее устройство лодки для него, как флотского врача, не представляет ничего нового; он его знает, так сказать, «теоретически»; теперь он должен отправиться с нами в плавание вокруг Англии и «изучить состояние здоровья экипажа во время дальнего морского перехода».

Неуверенно пробирается доктор через центральный пост, проходит через большую круглую дверь непроницаемой переборки в носовую часть и, откинув в сторону портьеру, входит в каюту командира.

«Имею честь явиться по случаю командирования на *U-62*».

---

[1] Фон Майер долгое время отлично работал на *U-62*, в 1917 г. был назначен командиром. Погиб вместе со всем экипажем 16 октября 1918 г. на *U-90*, уничтоженной английской подводной лодкой *L-12*. — *Прим. авт.*

«Очень рад, дорогой доктор, добро пожаловать. Надеюсь, вы нам принесете счастье. Погода сегодня благоприятная для отплытия, а это как будто уже хорошее предзнаменование. Где ваше походное обмундирование, ваш кожаный плащ? Через час мы снимаемся с якоря».

Мы пожимаем друг другу руки и вместе поднимаемся на палубу. Там в полном разгаре приготовления к отплытию.

Время немного за полдень, весеннее солнце обдает теплом лица матросов; они приподнимают протянутые тросы и моют палубу. Зорко следит за работой старший



Рис. 7. **Рубка подводной лодки** *U-62*

унтерофицер Паульсен, «№ 1». Он самый старый морской унтерофицер на борту, сын рыбака из Лабе около Киля, человек спокойный, серьезный и надежный, на него можно было вполне положиться. Паульсен — отличный моряк, на вахте зрение у него острое, как у рыси; он старшина торпедных аппаратов в носовом отсеке, а следовательно, важное лицо на борту.

За два длинных года войны из меня выработался опытный подводник. Три раза я ходил в море на *U-22*, и в моем активе были еще шесть продолжительных дальних походов на *UB-21*. В ноябре 1916 г., во время моего кратковременного отпуска, который я проводил в го-

рах Баварии, пришла долгожданная телеграмма: «Назначены командиром *U-62*».

Наконец-то большая подводная лодка.

Быстро упаковал я свой чемодан и через два дня был уже на везерской верфи в Бремене. *U-62* — это великан. 70 *м* длины и почти 7 *м* ширины. 1 000 *т* водоизмещения (в подводном положении), дизельмоторы в 2 000 *л. с.*, скорость хода в надводном положении 16 миль в час, одна пушка 10,5 *см*, другая — 8,8 *см*. Команда в 40 человек. Это было настоящее судно и чудесное оружие.

С гордостью я окинул взором прекрасную новую лодку. Англичане вполне правы, у них всякое судно женского рода, будь то battlecruiser (линейный крейсер) или маленькая submarine (подводная лодка). На самом деле в подводной лодке есть что-то материнское, покровительственное. Вот уже четверть года как принадлежит нам эта лодка, а мы ей. И мы уже пожали первые скромные лавры. С 1 по 24 марта мы крейсеровали у западных берегов Англии. Потоплено 18 000 *т*. Немного, но для начала это неплохо. И теперь снова в море с отличным экипажем, на который я мог положиться, как на каменную гору. Что мы, командиры, могли бы сделать без наших людей? Конечно, мы разрабатывали планы действий, управляли и нападали. Но любой замысел, любая боевая задача могли окончиться неудачей при малейшем промахе экипажа. Одно лишь неправильное действие клапана, неуместная нервность, малейшее отсутствие «общей мысли» с командиром, стоявшим на посту в рубке, могли превратить успех в катастрофу.

«По местам стоять, со швартов сниматься!»

Мысли мои прервались.

«По местам стоять, со швартов сниматься!» — повторяется команда на палубе.

Сигнальные свистки, три коротких звука сирены. Слова команды, возгласы, прощальные приветствия. Завертелись винты, и *U-62* 21 апреля 1917 г. покидает базу подводных лодок в Гельголанде, чтобы отплыть в свое второе дальнее плавание. Погода ясная, видимость отличная. Позади нас остаются красные скалы, долго еще блестевшие на горизонте. Сколько раз я уже видел эту картину, великолепную картину, когда Гель-

голанд выступал вдруг из моря при нашем возвращении из долгого, полного приключений плавания.

В зоне минных заграждений мы встречаем несколько миноносцев — это конвой, которому поручена охрана нашей безопасности, он должен отвести нас в открытое море. Все свободные от работы люди находятся на палубе и полной грудью дышат свежим воздухом. Они уже с первого плавания знают, как редко удается этим пользоваться.

Наш новый гость на борту, доктор, шагает вместе со мной качающейся походкой моряка по отличной деревянной палубе лодки, и я рассказываю ему о ее боевой готовности и о наших первых приключениях.

Однажды на переходе из Везера в Киль мы задержались на одну ночь в Брунсбюттеле из-за густого тумана.

Редко случалось, чтобы большая подводная лодка оставалась там на целую ночь. Лоцманы сразу же позвали нас на стакан крепкого грога. Наши хозяева в большинстве своем были старые капитаны парусных судов, многие из них с седыми бородами, все люди с «большим плаванием». Мы сидели за круглым столом. Старики, посасывая свои трубки, с серьезными лицами рассказывали самые невероятные морские истории. В особенности запомнился мне один из них с голубыми глазами, сверкавшими из-под нависших бровей, когда он хотел подтвердить правдивость своих рассказов в ярких красках о приключениях с морскими змеями и акулами. Он был похож на «корабельного духа» с белым, как известь, лицом, сидящего на корточках на бушприте и гадающего о судьбе. Спокойно слушали мы о том, как огромная рыба-пила «подпиливала» шкуну так, что получилась большая течь. Дрожь пробегала у нас по спине, когда с таинственным видом они рассказывали о волшебном корабле, который снялся с якоря в пятницу, бродил, словно привидение, по морям всего света и приносил несчастье всем морякам.

Мы слушали их еще некоторое время, а затем в свою очередь обнажили наши шпаги. В конце концов мы ведь тоже не новички, и, кроме того, морское плавание мы знали не хуже, чем эти белобородые.

«Когда мы лежим на дне, — начинает рассказывать один из бывалых подводников, — мы отлично можем на-

блюдать жизнь на морских глубинах. Бесшумно сдвигается в сторону изогнутая стальная стенка. В два приема поднимается вверх жалюзи. Перед вами темное стекло. Теперь вы нажимаете кнопку, и с помощью сильного прожектора мрачные морские глубины сразу освещаются. Толстое стекло совершенно чисто и прозрачно, так что вы можете отлично видеть все подробности. И вот вы видите, как с любопытством близко подплывает большая рыба, как двигаются раки, омары и морские звезды среди кораллов и морских цветов...»

Движение стаканов с грогом вдруг прекратилось. Разинув рты, слушают старики. Чорт побери! Да, это что-то совсем новое в морском плавании. Ах, чорт возьми! Вот, молодцы, эти подводники!

«Когда нам становится слишком скучно на дне, — говорит один инженер-механик с другой подводной лодки, тоже задержавшейся из-за тумана, — мы вылезаем через шлюзовую камеру. Это делается очень просто. Прежде всего вы входите туда. Захлопываете непроницаемую дверь. Затем открываете кран. Пошла вода. Вы берете прямо зубами резиновый мундштук вашего спасательного подводного прибора. Вода поднимается над головой. Теперь надо подняться наверх и выйти. Сапоги подбиты свинцом, чтобы вас не поднимало. Другие следуют за вами таким же порядком. Очень трудно бывает спуститься вниз по стенкам лодки, скользким, как бока угря, ведь палуба подводной лодки довольно высокая. Но дно моря мягкое, так что можно спокойно слететь вниз. Теперь можно уже свободно бродить. У всех нас лампы и острые топоры на случай опасности. Могу вас уверить, что такая прогулка по дну моря — величественное зрелище. Там и горы, и долины, леса водорослей, невиданные деревья и растения. При свете наших фонарей вспыхивают страшные глаза осьминогов, они шевелят своими опасными щупальцами».

«А вы не знаете историю подводного верблюда, — вставляет фразу другой подводник, чтобы сменить предыдущего рассказчика в этом «сплетении небылиц».

Раньше я плавал в Средиземном море, не раз бывали мы по ту сторону Африки у сенусси[1]. Они были наши-

[1] Арабское племя, живущее на севере Африки. Немецкие подводники несколько раз перевозили через Средиземное море (из

ми друзьями. Там однажды случилась следующая история, я сам был свидетелем:

«*UC-20* крейсеровала между Полой и Северной Африкой для перевозки боевых припасов. С каждым рейсом мы перевозили сотни ружей, дальнобойных пулеметов и ручных гранат. Однажды экипаж получил от одного шейха, настоящего арабского шейха, замечательный подарок. В нарушение всех законов Корана этого шейха угостили на борту ужасной бурдой, которая называлась «греческим коньяком». В благодарность за это он подарил нам верблюда. Настоящего одногорбого верблюда (camelus dromedarius). Командир лодки сначала пришел в ужас. Но, подумав, счел делом личной чести отвезти животное в Германию. Для такой единственной в своем роде погрузки пришлось вызвать всех людей. Сделано это было так.

Подводная лодка подошла насколько возможно ближе к берегу. После того верблюда погнали в воду, привязав к его недоуздку крепкий конец (веревку). Затем конец при помощи маленькой шлюпки был подан на борт, так как понятно, что верблюд добровольно не двинулся бы вперед. Там взяли конец на шпиль и стали медленно выбирать. Верблюду ничего не оставалось, как погрузиться в воду. В конце концов он поплыл.

Но все же это не помогло. Надо было подвести его по глубокой воде, и привязь стали травить со шпиля.

Как только верблюд почувствовал себя свободным, он изо всех сил бросился плыть к берегу.

Но *UC-20* была быстрее его.

«Тревога! Погружаться!»

Командир сделал безукоризненный поворот на 90°. Он перешел в погружение под верблюдом и догонял его, пока форштевень лодки не оказался под брюхом.

Затем лодка всплыла, балластные систерны были продуты сжатым воздухом, верблюд повис на носу. Передние ноги на левом борту, задние — на правом. Теперь оставалось лишь втащить животное на бак, что было нетрудно, так как ему самому хотелось, наконец, найти

австрийской базы Пола) эмиссаров, оружие и другие грузы в целях поднятия восстания среди арабов против английских колониальных властей, разжигая религиозный фанатизм мусульман-арабов и агитируя в пользу присоединения их к Турции. — *Ред.*

твердую почву под ногами. Он встал на ноги на палубе, где и был крепко привязан. Мы захватили с собой большой запас фуража. У нас было также достаточно места для пресной воды, так как наша подводная лодка была специально приспособлена для грузовых перевозок. Таким образом *UC-20* отплыла. Мы тщательно обходили всякий дымок уже по одному тому, что у нас на борту не было ни одной торпеды. На следующее утро командир говорил вахтенному офицеру:

«Ну, а если нам надо будет погрузиться, так верблюда поминай как звали. Придется ему держаться на поверхности и наглотаться воды».

«Почему, господин капитан-лейтенант?» — возразил тот.

«Мы отлично можем погрузиться вместе с верблюдом. Я уже измерил: если мы погрузимся на 8,5 *м*, голова верблюда как раз останется на поверхности. Я уже сделал отметку на глубомере».

Так это и было. Во время этого перехода нам два раза пришлось погружаться, и рулевым горизонтальных рулей отдавалось приказание: «Погружаться на глубину верблюда!»

И вот мы совершенно точно плыли «на глубине верблюда», иначе сказать, только одна голова животного была видна на поверхности. Перед самым входом в Полу мы проходили через флотилию рыболовных судов. Командир не мог удержаться, чтобы в этот момент не погрузиться. Этим он привел в неописуемый ужас рыбаков, которые, увидев голову и горб, подумали, что это невиданное морское чудовище и на всех парусах пустились наутек в открытое море.

Таким способом верблюд был доставлен в Полу здравым и невредимым и если не издох, то живет там и теперь».

«Этот вечер, проведенный со старыми лоцманами, был великолепен, дорогой доктор; врали так, что в Брунсбюттеле даже балки в помещении погнулись. Но ведь моряки любят пофантазировать, это в их характере».

«Ну что же, добрались вы тогда благополучно сквозь туман до Киля?»

«Да, в конце концов после того, как мы потеряли два дня. В канале был уже лед, но в Киле было совсем плю-

хо. Всюду лед и снег. Это было в феврале и так холодно, что мы спешно покинули порт, чтобы не застрять во льду. Через канал нас провел ледокол «Штеттин». На Эльбе мы увидели настоящий арктический пейзаж. Белый саван, пронизывающий холод, треск льдин и настоящие маленькие айсберги в фарватере. Но подводная лодка в наши дни является деликатным созданием. Вот почему «Байерн», «самый толстый» линейный корабль, какой у нас был, с экипажем свыше 1 000 человек, стал впереди нас и пробил нам путь через лед к Эльбе. *U-62* шла вслед за ним, а немедленно за нами остроконечные льдины сталкивались друг с другом, образуя непроходимую массу. После того мы закончили наши упражнения в Гельголанде, где уже начиналась весна».

Тем временем доктор ближе знакомился с моими офицерами и командой. Все они были искренние, честные люди, и отношения на борту, хотя и суровые, оставались сердечными.

Мы — семья, лодка — наша мать.

«Это мой штурман, сын рыбака из Рюгена,—представляю я серьезного штурмана Бенинга, — он всегда знает, где мы находимся, определяет днем высоту солнца, ночью — звезд (если их видно). Он заведует хронометрами и является моим «вторым мозгом».

Вот матрос Майер — дюжий, коренастый моряк в цветной шерстяной фуфайке; родом он из Фрисландии. Несколько медлительный, тяжелый на подъем, он вначале не мог привыкнуть к нашим темпам. Особенные затруднения он испытывал при быстром погружении, когда весь экипаж должен был быстро проскочить через единственный открытый рубочный люк и прыгнуть с высоты около 5 *м* на палубу центрального поста; в этих случаях Майер обычно «заклинивался» в отверстии люка. Это было очень плохо, потому что от быстроты действий каждого отдельного человека зависела часто наша жизнь.

И вот однажды против Майера наша «семья» составила заговор. «Тревога!» Несколько человек бросается в люк и кубарем летит вниз. Затем появляется матрос Майер, а за ним трое дюжих товарищей в морских сапогах с толстыми деревянными подошвами. Они наверху так смяли и придавили нашего дорогого Майера, что тот

чуть не лишился сознания. Он не пролезал, не падал, не проскальзывал, а просто слетел вниз, ушиб локоть о край рубочного люка, зацепился своей шерстяной фуфайкой и повис на рукоятке перископа. Почувствовав на своей спине твердые подошвы, он стал ругаться, проклинать, старался ухватиться за что-нибудь в пустоте и в конце концов, сильно помятый и утомленный, стал на железных листах палубы центральнюго поста. Тем не менее Майер был ловкий малый и один из лучших моряков на борту. Теперь он узнал, благодаря этому, немного мучительному уроку, чего ему нехватало и в чем была суть. Таким способом он научился «погружаться» и с этого дня проскакивал через башню, как «смазанная маслом молния».

Второй мой вахтенный офицер Иллинг уже плавал со мной на *UB-21* и был старым подводником. Благодаря приобретенной опытности он являлся для меня на этом новом судне ценной поддержкой. В одну из осенних ночей 1916 г., когда мы перед Ньюкэстлем подожгли судно, он чуть было не погиб.

На палубу доносился из трюма шум моторов. Там в машинном отделении гудели дизельмоторы. Тяжела работа обслуживающей эти машины команды. Целыми неделями оставалась она в тесном помещении среди замасленных, пышущих жаром цилиндров. Собачья жизнь! Разговор при этом раздирающем нервы шуме был невозможен; сверху не достигал ни один звук, только по телеграфу, связанному с машинным отделением, можно узнать, что происходит наверху. И этот вечный сильный сквозняк через дверь переборки! Да, это не санаторий. Лишь одно могло заглушить весь этот шум, — это звон колокола тревоги. Тогда старший унтерофицер Будзинский сразу останавливал моторы. На один момент они еще сопротивлялись резкой перемене, но затем, пыхтя, останавливались. Будзинский никогда не ошибался, человек он был спокойный и предусмотрительный, делал все аккуратно и своевременно. Вслед за этим плотно задраивалась воздушная шахта и начинали работать электромоторы. Будзинский не отличался словоохотливостью, но был действительно верный и надежный служака. Опора на борту.

Когда я смотрел на лица этих людей, я чувствовал себя сильным и уверенным.

Тем временем наступила ночь. Перед нами на западе поднималась непроницаемая темная стена туч. Ночью стало свежее. *U-62* острым носом рассекала море, отбрасывая пену от бортов. С трудом можно было разглядеть на фоне ночного неба темные силуэты вахтенных на рубке.

Курс на запад!

КАК Я ПОТОПИЛ Q-12

Курс на запад! Надо сначала пройти «тернистый путь» через минные поля и дозоры. В Северном море туман. Тщетная попытка пройти около острова Фэр. Пришлось обогнуть Шетландские острова. Не видно ни земли, ни кораблей, над морем туманные испарения.

Утром остров Фула, родина короля Тюлэ. Вдали горы и берега. Сыро, дождевые тучи. Пароход!

Продолжаем итти на запад. Наши пушечные выстрелы сотрясают серую даль. Получаем отпор. Снова находит туман, и след врага потерян. Опять пароход! Погружение и атака. Попадание. Громовые раскаты под водой. Взрыв и треск. Потопили.

Вдали точка над водой. Подводная лодка! Это наши в Атлантическом океане. *U-61* на обратном пути. Команда машет бескозырками — привет родине. Снова одни.

Ворочаем на юг. Парусное судно! Из Монреаля в Эбердин. Потопили. Шторм и стужа в течение двух дней. Ночью идем на глубине...

30 апреля 1917 г. Над морем восходит сияющее весеннее солнце. На юге над горизонтом облачко дыма. Две мачты, тонкие, как острие иглы. Затем лишь одна мачта. Вдруг труба и опять дым. Но все это далеко, далеко, за горизонтом, видно только через бинокль. Мы погружаемся и идем навстречу неведомому судну. Через полчаса видно лучше. Какой-то темный пароход, идущий странным зигзагообразным курсом. Мы поднимаем перископ на целый метр над поверхностью, чтобы получить возможность тщательно наблюдать. Пароход, ви-

димо, очень осторожен. Он приближается, виляя из стороны в сторону, как пьяный. Мы наблюдаем и контролируем курс противника с часами в руках.

«Внимание! Перемена курса примерно на 315 градусов». На борту подводной лодки курс считают на градусы, ноль градусов обозначает курс на север, следовательно, 315 градусов — на северо-запад.

Через десять минут новое сообщение: «Внимание! Перемена курса на 330 градусов».

Еще через десять минут: «Внимание! Перемена курса на 345 градусов» и т. д.

Так судно меняет курс каждые 10 минут и, повидимому, каждый раз приблизительно на 15°. Мы делаем прокладку на карте и расчеты, соображаем и гадаем, чтобы разобраться в этой системе зигзагов и найти нужный нам курс, который мог бы где-нибудь перерезать курс противника, пока он еще впереди нас.

На корме парохода обыкновенный, немного потрепанный английский коммерческий флаг. Это странно, так как англичане предпочитают нейтральные флаги и знаки.

Что-то чувствуется в воздухе и призывает нас к чрезвычайной осторожности: «Опустить перископ! Ниже! Опустить! Немного выше! Опустить! Опустить!»

Штурман возле меня держит руку на приводе лебедки перископа и то поднимает, то опускает перископ и одновременно лифт, на котором я стою.

Море наверху некстати успокоилось. Каждая точка, каждая линия, каждое возмущение на гладкой поверхности воды могут нас выдать.

«Немного выше, еще немного выше! Ниже! Опустить!»

Наш «глаз» остается, таким образом, все время под водой, и только на мгновенье, на секунду, когда спадают бьющиеся над ним струи воды, можно видеть. Серебристый свет и короткий взгляд.

Противник как раз опять меняет курс. Я вижу, как судно сильно кренится и идет на нас. Мне достаточно итти вперед с малой скоростью, чтобы через несколько минут приблизиться к нему.

«Ниже! Опустить! Поднять! Опустить!»

На борту мертвая тишина. Слышны лишь отрывистые команды для перископа, характерный звук поворачиваемых рулей глубины: роковой час!

Только бы англичанин задержался теперь хоть на десять минут.

Наконец, через 8½ минут после последней перемены курса и за 1½ минуты до нового поворота форштевень судна входит в поле зрения перископа слева и проходит нитку визира на прицеле.

Перед нами синеватозеленая вода. Снова свет.

Передняя мачта, мостик!

«Первый аппарат, товьсь!» Еще струйки воды перекатываются над головкой перископа.

Теперь визирую линию, проходит труба судна.

«Первый аппарат, пли-и-и!» Команда «пли» отдавалась медленным, певучим тоном.

Легкое сотрясение в передней части лодки. Торпеда пошла.

Мы должны попасть, я это чувствую. Через 20 секунд раздается сильный взрыв, затем еще через 2 секунды — второй, гораздо более сильный (повидимому, произошел взрыв котла). Сотрясение от этого настолько сильно отдается на корпусе лодки, что я сейчас же погружаюсь на 20 *м*, чтобы выяснить, не попало ли и нам. Но так как все оказалось в порядке, мы опять поднимаемся на перископную глубину и осматриваемся вокруг. Торпеда попала сзади машинного отделения, и вследствие взрыва котла середина судна сильно разрушена. Экипажа совсем не видно.

Когда я с высоко поднятым перископом огибаю нос судна, — это был наш приманивающий маневр, чтобы узнать, не предпримет ли что-нибудь противник, — из скрытого под мостиком орудия по перископу открывается сильный огонь. Ага! Мы втягиваем наши «щупальцы» (перископ), увеличиваем расстояние и все время держимся как раз перед носом лишенного способности двигаться неприятеля, чтобы не дать ему возможности использовать оружие против нас. В этот промежуток времени мы наблюдаем через увеличительное приспособление перископа и скоро убеждаемся в том, о чем мы уже чутьем догадывались во время всей атаки.

На корме стоит хорошо замаскированная большая пушка. Покрышка с нее была сброшена взрывом торпеды и изорвана. Все же я мог разглядеть орудие только после долгого и тщательного наблюдения. Под мостиком

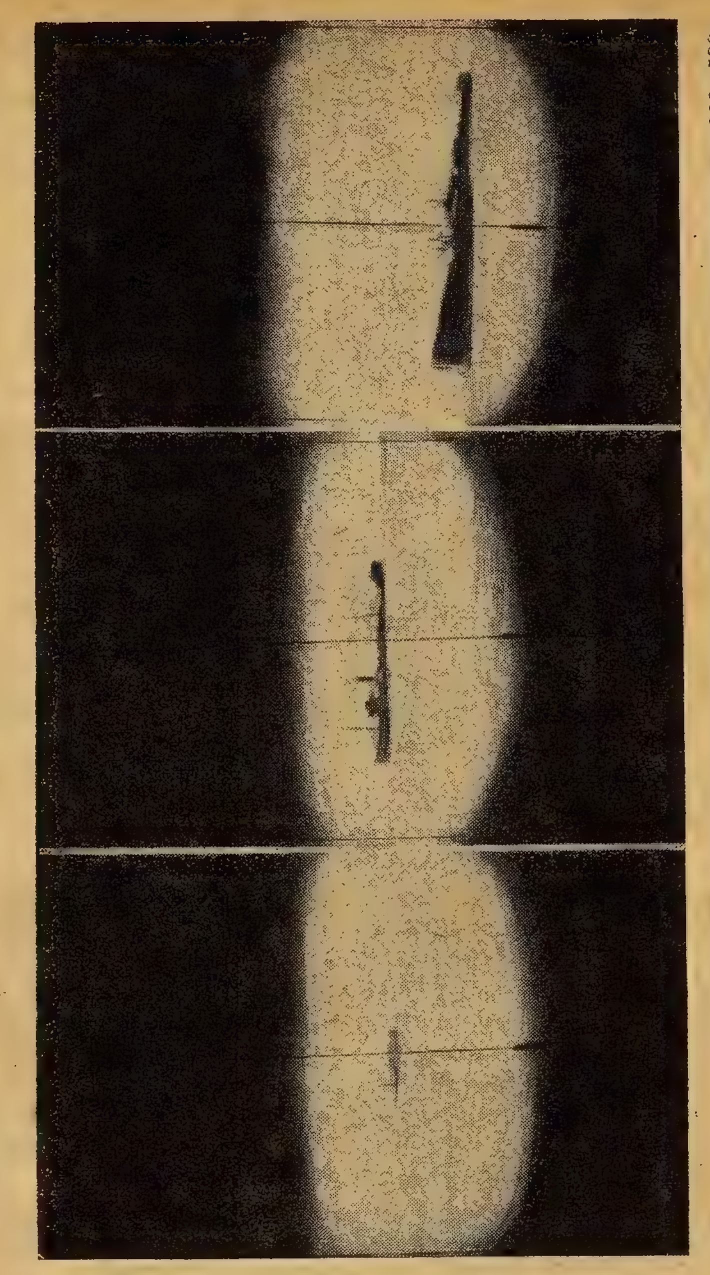


Рис. 8. Судно-ловушка *Q-12*, наблюдаемое подводной лодкой в перископ с дистанции в 1000, 500 и 250 *м* (1, 2, 3)

с обеих сторон по 7,6-*см* пушке. Дальше к корме были откинуты два полупортика в борту; за ними, повидимому, стояли торпедные аппараты. Судно-ловушка!

До взрыва снаружи, конечно, ничего не было заметно. Казалось, что это безвредное английское судно, которое мы так бесчеловечно хотели потопить.

Когда противник видит, что его беспорядочная стрельба не достигает цели и партия проиграна, экипаж пересаживается в шлюпки. На этот раз представление с «панической партией» не выходит столь удачным. Театральная сцена, как видно, тонет. Я быстро приставляю мой цейссовский фотоаппарат к перископу и впервые снимаю эту редкую птицу, находясь сам в полном спокойствии на 6 *м* под водой, и затем на полном ходу погружаюсь. Их надо еще проучить! Я всплываю вторично уже на вполне безопасном расстоянии.

«К орудиям!» «Дистанция 2 000 метров!» «Беглый огонь!»

И мы расстреливаем зловредное судно из двух орудий. Снаряды летят над сидящими в шлюпках «томми»[1], один из снарядов попадает в судно. Оно горит и становится на дыбы, мелкие осколки разлетаются по палубе. Мы продолжаем стрелять, пока не получаем уверенности, что на борту действительно не осталось ни одной «живой души».

Противнику здорово досталось. Судно совершенно разламывается посредине и тонет двумя отдельными частями в огне и дыме, с треском и шипением погружаясь в глубину. Воздух стал чист. Теперь я уже мог подойти и узнать, с кем мы имели дело.

На месте кораблекрушения повсюду плавают всевозможные предметы и среди них части одежды с флотскими пуговицами, вещевые сундучки, столы, стулья, морские карты и т. д. На крышке одного из таких сундучков мы нашли под обычной картинкой «sweet girl» («красивая девушка») то, что мы искали, — открытку со следующим адресом: «To the sailor Jackson, on Board H. M. S. «TULIP» (*«Q-12»*)» («Матросу Джаксону на борту корабля его величества «Тьюлип»).

---

[1] Прозвище британского солдата.

Это-то «*Q-12*» и было самым интересным для нас. *Q-12* — это английское обозначение судов-ловушек! Исчезли наши последние сомнения. Мы повернули к шлюпкам, обошли их кругом и с огромным интересом смотрели на эту кучку людей, хотевших нас уничтожить. Вид у этой компании был неважный, точно это была прогоревшая труппа актеров. Я решил взять в плен антрепренера этой труппы. На наш вопрос: «Where is the captain?» («Где капитан?») на спасательной шлюпке встал один человек и, подняв руку, отрекомендовался. Шлюпке было приказано подойти к нам, и командир Льюис был взят на борт.

Когда ему объявили, что он отправляется с нами в Германию в качестве пленного, Льюис попрощался со своей командой, оставшейся на шлюпках; ему замахали бескозырками, раздались возгласы: «Oh, sir!» («О, сэр!»). На первый вопрос ко мне: «You will kill me now captain?» («Вы меня теперь убьете, капитан?») было не так легко ответить. Поэтому я сказал насколько возможно равнодушно: «No, not yet» («Нет, пока нет»).

Затем командир Льюис был отведен внутрь германской подводной лодки, на которой он должен был выступить в новой роли пленного, что было не совсем привычным делом для командира английского судна-ловушки. Но он быстро свыкся и через несколько дней нашел, что у нас, по его выражению, «very comfortable» («очень уютно»). Наш доктор отдал ему свою шубу, а мичман Иллинг — белую зимнюю спортивную шапку, чтобы он по внешности был немного похож на подводника. В таком костюме командир Льюис проводил с нами на палубе часы отдыха, греясь на солнце и размышляя о превратностях судьбы. По вечерам он слушал, как моя команда пела немецкие песни, грустно звучавшие на море. Постепенно мы разговорились, и он рассказал мне, что в момент выпуска торпеды он еще попытался, сделав полный поворот, таранить *U-62* и уничтожить ее глубинными бомбами. Но я опередил его на несколько секунд. Однако когда разговор переходил на военные темы, мы становились молчаливыми. Спустя лишь двенадцать лет Льюис поместил в одном английском журнале подробный рассказ о своем приключении. Вот что он рассказал:

«30 апреля 1917 г. — это была самая страшная неделя за всю войну для нашего крейсерования — я командовал судном-ловушкой *Q-12*, пароходом водоизмещением около 1 500 *т*. В один прекрасный весенний день мы проходили примерно в 200 милях на запад от Ирландии, держа курс на север; было 1 час 30 минут пополудни. Я находился на мостике, как вдруг один из моих семи сигнальщиков крикнул: «Перископ с правого борта, сэр!» Я сразу же увидел перископ в расстоянии не менее 400 *м* и скомандовал: «Право на борт, полный ход!», намереваясь или таранить подводную лодку, или уничтожить ее глубинными бомбами. Но прежде чем мое судно стало слушаться руля, тот же сигнальщик крикнул: «Выстрел торпедой, сэр!» Торпеда шла прямо на нас. Момент был очень тягостный. Пройдет ли торпеда под нами или попадет в нас? Наше сомнение скоро рассеялось, так как торпеда попала в самую середину судна между машинным и котельным отделениями. Произошел ужасный взрыв, за ним второй. Котел! Эффект был потрясающий. Самая большая спасательная лодка была сброшена на палубу, разорванная на куски антенна повисла. Покрышки орудий были сорваны, и судно было почти разрезано на две части. Мы имели на ватерлинии пробоину величиной с ворота амбара.

Я сейчас же соединился по телефону со старшим инженером-механиком и старшим офицером, оба они высказали мнение, что судно сможет продержаться на воде не больше 2 минут. Инженер-механик доложил мне, что все люди в машинном отделении и у котлов убиты. Мне оставалось лишь отдать приказ покинуть судно. При помощи одного матроса я выбросил за борт железный сейф, в котором хранились секретные документы.

Должен сказать, что поведение экипажа было достойно восхищения и мы смогли пересесть в остававшиеся у нас три спасательные шлюпки.

В это время подводная лодка обогнула судно, держа перископ над водой. Мы отошли на веслах от нашего судна на расстояние около 1½ мили. Подводная лодка, наконец, всплыла, примерно в 2 милях от нас. Теперь мы находились на прямой линии между подводной

лодкой и судном. Мы увидали, как экипаж подводной лодки вышел из рубки, изготовил пушки и навел их на нас. Должен сознаться, что в этот момент мы почувствовали себя очень неуютно. Под влиянием военной пропаганды, к которой мы тогда были восприимчивы, мы были уверены, что немцы никакой пощады не дадут.

Мой слуга на пароходе, бывший до войны камердинером, умудрился в этот несколько щекотливый момент сказать мне:

«Боюсь, сэр, что оставил вашу каюту в сильном беспорядке».

В ту же минуту подводная лодка открыла огонь, и мы облегченно вздохнули, когда услышали, что снаряд пролетел над нами; мы заметили, как он попал в носовую часть нашего парохода, и своими глазами видели, как разломившееся пополам судно исчезло в глубине.

Затем лодка подошла к нам и вызвала капитана, оказав мне честь, которой я в этот момент не придавал никакого значения. Без фуражки и куртки, без воротника и галстука, в одних грязных синих брюках я был скорее похож на бродягу, чем на капитана судна. Но никакого выхода у меня не было, и мы пристали к подводной лодке. Тяжело было слышать, когда молодой офицер объявил мне, что с этого момента я считаюсь военнопленным. Затем меня провели на мостик к командиру, который спросил, нет ли при мне какого-нибудь оружия или документов. Я дал отрицательный ответ. Вслед за этим я подумал, что вот сейчас меня расстреляют, и не поверил своим ушам, когда услыхал, как командир сказал: «Пойдемте, капитан, вам надо подкрепиться вином». Чувство такта заставило меня принять это приглашение.

И вот я пробыл 19 дней как военнопленный на борту подводной лодки *U-62*. Должен сказать, что отношение ко мне было вполне дружеское. Мне давали сколько угодно папирос, я был принят в офицерскую кают-компанию, имел хорошую койку, и вообще со мной обращались вежливо и очень предупредительно.

За время моего пленения было пущено ко дну около шести пароходов и шести парусников, первые — посредством торпеды, вторые — орудийным огнем или подрывными патронами, после того как экипажи покидали суда.

Приемы торпедных атак, большею частью происходивших ночью, представляли для меня большой интерес. Подводная лодка крейсеровала на поверхности, пока не показывалось судно. Так как она сидела большею частью своего корпуса в воде, то была незаметной с большого расстояния для всякого другого надводного корабля. Используя эту свою малозаметность, подводная лодка полным ходом двигалась с расчетом занять позицию прямо впереди своей жертвы, курс и скорость которой тщательно при этом наблюдались и определялись. Когда подводная лодка достигала нужной позиции, она погружалась и время от времени поднимала из воды перископ, чтобы корректировать свой курс. Одновременно с тем, как делались все необходимые определения и расчеты, лодка подходила на расстояние нескольких сот метров от своей жертвы и выпускала по ней торпеду. С койки, на которой я лежал в лодке, мне были видны торпедные аппараты и команда, их обслуживавшая. Медленно и бесшумно, но неумолимо приближалась подводная лодка; слышны были отрывистые слова команды офицеров, чувствовался толчок в лодке, когда торпеда выходила из аппарата, протекало мгновенье и слышался взрыв — торпеда достигла своей цели.

Много любопытных подробностей привлекало в это время мое внимание. Один унтерофицер надевал на ночь бинт на усы, чтобы придать им красивую форму. Доктор, как только покинул порт, стал запускать свою бороду. Благодаря этому я мог подсчитать, сколько времени лодка находится уже в плавании. Представьте затем мою радость, когда один офицер принес мне для чтения двенадцать американских журналов, взятых с потопленного парохода. Я распределил их чтение так, чтобы читать не больше половины журнала в день.

Но однажды жизненное поприще этой подводной лодки, а вместе с ней и мое чуть было не окончилось. Было туманное утро, я был на палубе, как вдруг из тумана вынырнул на поверхность английский истребитель и открыл огонь по лодке. Мы быстро спустились внутрь лодки через люк командирской рубки, затем лодка погрузилась и пошла под водой. Вскоре раздался взрыв, за ним последовали другие, все ближе и ближе,

и, наконец, так близко, что лодка получила страшное сотрясение. Для меня было совершенно ясно, что мы погибли, если следующая бомба упадет еще ближе. Несмотря на ужас, естественно меня охвативший, мне пришел в голову курьезный вопрос: а не изготовлена ли эта следующая бомба, которая меня прикончит, моей собственной женой, работавшей как раз в это время на одной из крупнейших английских фабрик военных припасов? Но бомбы вскоре стали падать все дальше и дальше, и мы оказались в безопасности.

Через девятнадцать дней мы через Канал вернулись в Германию, причем по пути одна английская подводная лодка пустила в нас торпеду, но безуспешно. Наконец, мы пришли в Гельголанд, где меня пересадили на миноносец, доставивший меня в Вильгельмсгафен. Только после войны я узнал, что мой экипаж через день после уничтожения *Q-12* был найден и благополучно высажен в ближайшем английском порту».

Таков рассказ капитана Льюиса о потоплении его судна *Q-12*.

СМЕРТОНОСНАЯ МИНА

В начале войны лишь одна мина представляла опасность — мина русская. Ни один из командиров, которым была «поручена Англия», — а мы, собственно говоря, все были такими, — не шел охотно в Финский залив. «Много врагов — много чести» — отличное изречение. Но вблизи русских с их минами честь была слишком велика. Германии, надо прямо сказать, делать там было нечего. Каждый из нас, если не был к тому принужден, старался избегать «русских» дел.

С английскими минами мы познакомились впервые в Ламанше. Они плохо действовали, во время отлива поднимались на поверхность и уже издали любезно предупреждали нас о себе в виде бесчисленных маленьких черных точек. Мы называли их в то время «хлебцами с икрой». Эти мины мы не принимали всерьез и проходили между ними предпочтительно днем и во время отлива. Достаточно было для этого иметь опытного рулевого, умевшего вполне самостоятельно извиваться змеей среди них. Я знал в это время одного командира подводной лодки, который имел такое доверие к английским минам, что при появлении истребителя бросался в самую гущу «икры», быстро погружался и ложился на дно в полной уверенности, что англичанин не будет его преследовать.

Вначале все оборонительные средства у англичан были плохими или совершенно неподготовленными и не развернутыми. Мысль о том, что какая-либо другая держава может подвергнуть опасности морскую мощь Англии, казалась англичанам слишком абсурдной. Что касается обороны от подводных лодок, то у англичан

она меньше всего была организована. И это понятно, если вспомнить, что ведь и мы сами до войны придавали мало значения подводным лодкам и лишь в разгаре войны постепенно пришли к убеждению, что в борьбе с Англией ее можно победить только на море и только при помощи подводных лодок.

В сущности, средства обороны от подводных лодок были до конца 1917 г. совершенно недействительными, за исключением разве судов-ловушек, которые в то время пользовались наиболее благоприятной для них обстановкой. Тем не менее борьба с нами на поверхности оставалась безуспешной. В конце 1916 г. впервые появились довольно неприятные глубинные бомбы. Устроены были также «настоящие» минные поля, которых лучше было избегать.

Только с 1917 г. подводная оборона начала принимать реальные формы в виде минных заграждений, мин, глубинных бомб и приборов подслушивания.

В это время и мы начали «подслушивать» наши подводные лодки, прежде чем отправлять их на фронт. Они обязаны были пройти в Травемюнде специальный «курс подслушивания» при помощи подводных телефонов. Прежде всего лодка должна была пустить в ход все машины и насосы, обычно действующие на ней во время плавания под водой, затем постепенно остановить их, чтобы можно было определить, в каких условиях она производит наименьший шум. Все эти наблюдения заносились в удостоверение, выдававшееся по окончании «курса». Каждая подводная лодка имела свою «техническую мелодию». На фронте представлялось жизненно важным, чтобы ничего лишнего не «напевалось» для эскадренных миноносцев и «охотников» за подводными лодками.

С течением времени англичане засыпали Гельголандскую бухту тысячами мин. С конца 1917 г. только по английским данным там поставлено было на различных глубинах до 40 000 подводных мин.

Англичане должны были прежде всего блокировать входы и выходы наших отечественных портов. При выходе нас сопровождали конвоиры до внешней границы минных полей. Часто приходилось преодолевать английские заграждения, которые по той или иной причине

мы не могли устранить. Происходило это большею частью ночью, и тогда мы погружались под мины, опускаясь насколько возможно ближе ко дну. Но мы могли делать это только там, где, «повидимому», мины были поставлены неглубоко. Это были неприятные ночи. Однажды осенью 1917 г. двенадцать подводных лодок одна за другой в близком расстоянии вышли по направлению к западу, и вся эта флотилия должна была пройти через заграждения. Ночью мы услышали отдаленные взрывы, и один из них очень близко. Не наши ли это товарищи? Затем вдруг послышалось какое-то трение и царапание о наружную обшивку. Звуки то прекращались, то возобновлялись. Застопорили электромотор с

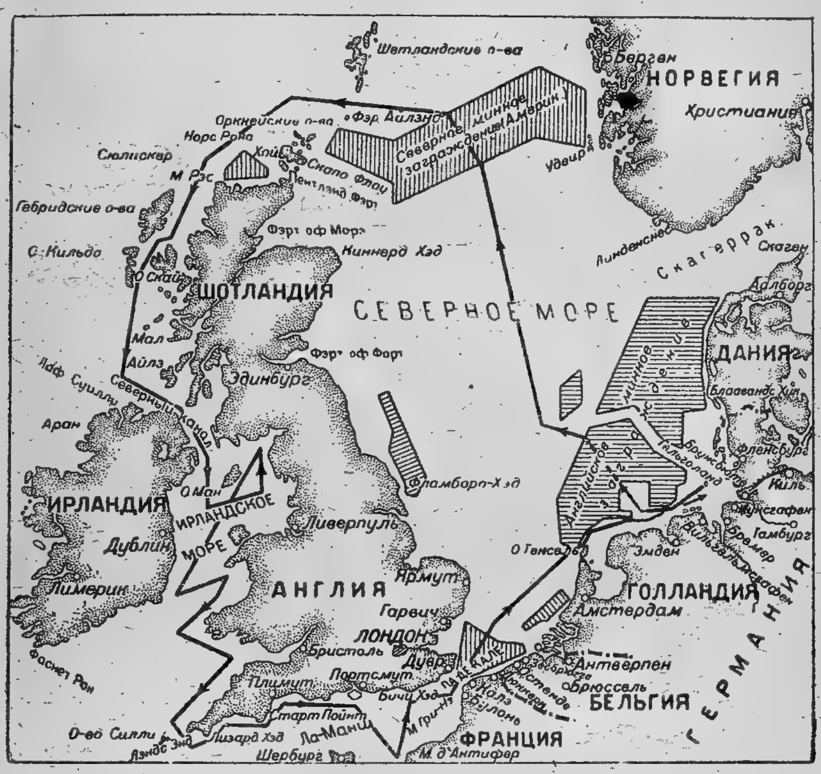


Схема 2. Противолодочные заграждения в Северном море в конце 1918 г. (жирной линией показан путь одной германской подводной лодки, совершившей 25-дневный поход вокруг Англии)

того борта, где слышались шумы, чтобы минреп не попал в винт. Бо́льшая часть команды спала, несколько человек на вахте слушали и «подслушивали». Затем опять как будто чья-то подозрительная рука начала скрести и ощупывать наружную обшивку. Опять все затихло. На рассвете мы поднялись на поверхность и с благодарностью глядели на окрашенный в розовые краски небосклон. Кто переживал нечто подобное, тот знает, как прекрасны могут быть жизнь и воздух.



Рис. 9. Стеклянные буйки, поддерживающие противолодочное сетевое заграждение (буйки — цвета морской воды, плохо заметны для подводных лодок)

Помимо минной блокады баз германских подводных лодок, англичанам пришлось прежде всего запереть Канал и, по возможности, помешать нашему обходу вокруг Британских островов. Первая задача была, наконец, осуществлена в середине 1918 г. после почти четырехлетних опытов. Мы предоставили англичанам достаточно времени для этого. Так как из шести лодок,

стоявших во Фландрии и отплывших одновременно из Зеебрюгге, вернулась только одна, мы должны были покинуть подводную базу на этом побережье.

Большое минное заграждение на севере между Шотландией и Норвегией, которое должно было запереть «гнезда» наших подводных лодок, начато было в июне 1918 г., но совершенно закончено только ко времени приостановки подводной войны в октябре 1918 г. Устройство этого заграждения в главном было выполнено американцами. Это предприятие, несомненно, указывает на то, что американцы с необычайным, безграничным оптимизмом брались за разрешение почти невыполнимых задач. Однако фактически они это заграждение осуществили. Долгое время считали, что установка мин на такой большой глубине, достигавшей местами 300 *м*, представляется невозможной. Изобретение американца Ральфа Брауна, заключавшееся, главным образом, в очень чувствительном зажигательном механизме для мин, устранило, однако, это сомнение. Что касается успешности действия заграждения, этого «барьера смерти», как с гордостью называла его американская техническая пресса, то американцы слишком переоценивали его. Они утверждали, что на нем погибло не менее двадцати германских подводных лодок. По нашим же сведениям там погибло не более трех-четырех лодок. Правда, в середине лета 1918 г. успешность действия заграждения заметно увеличилась. Я сам летом 1918 г. среди бела дня три раза проходил по середине этого заграждения. Мы считали, что это все же безопаснее, чем прорывать блокаду у самых норвежских берегов или вблизи Шотландии, где англичане зорко подстерегали нас на поверхности, а под водой устраивали разные гадости, наверняка смертельные. Во время войны никогда не следует делать того, на что рассчитывает противник. Надо всегда проявлять инициативу и оставаться господином своих решений — это лучше всего. С точки зрения чисто технической организации постановка северного заграждения была выдающейся работой, которую способны были предпринять и выполнить только американцы, привыкшие иметь дело в материальном и финансовом отношениях с колоссальными цифрами.

Устройство этого заграждения было на самом деле гигантской работой, но оно ни на один день не помешало нашему выходу. Конечно, для нас оно создавало еще одно лишнее затруднение, но для этого потребовалось заградить 250 морских миль, т. е. около 450 *км*. Заткнуть прочно такую «дыру» вширь и вглубь, поставить преграду — было почти невозможно. И это было и осталось нашим шансом на успех.

В мае 1917 г., тотчас по объявлении войны центральным державам, американцы лихорадочно принялись за работу. Чтобы провести в жизнь счастливую идею изобретателя и перейти к фактической установке и действию заграждения, необходимо было преодолеть огромные препятствия. Но ведь американцы во многих отношениях очень сильны, а разделение труда и организация у них поставлены образцово. Для выполнения этой работы ими были выработаны особая система и план, которые они осуществили с присущей им энергией.

Один из отделов морского ведомства детально разработал механизм мины заграждения. Наперекор всем прежним опытам ежедневная выработка мин вскоре была доведена до 1 000 шт. Другое учреждение спроектировало и построило самую большую фабрику мин в мире. Там заряжали минные цилиндры 300 фунтами TNT (тринитротолуол — взрывчатое вещество чрезвычайной силы). В третьем учреждении снаряжались минные заградители. Четвертое взяло на себя устройство и оборудование минных фабрик в Шотландии. И, наконец, пятое организовало перевозку мин через океан в те английские порты, которые были избраны пунктом отправления для минных заградителей. 7 000 человек личного состава американского флота были заняты исключительно этими приготовлениями. Каждая мина обходилась в 300 долл. Так как всего нужно было поставить 100 000 мин, общая стоимость их составила 30 млн. долл. Если поставить их на якорь в один ряд, то получилась бы линия протяжением около 450 *км*, или приблизительно одна мина на каждые 40—50 *м*. На самом деле их ставили не рядом, а одну немного позади другой, как шахматы, чтобы при взрыве они не уничтожали друг друга от детонации.

В период с июня до октября 1915 г. заграждение ставилось под прикрытием многочисленных истребителей, которые защищали минные заградители от любопытных взоров посредством дымовой завесы. Успех выполнения этой задачи американцы приписывают капитану 2-го ранга Фуллинвидеру и адмиралу Эрлю.

Мины взрывались, фигурально выражаясь, от прикосновения пальца. Взрыв происходил, как только подводная лодка касалась минрепа или кабеля антенны. Но много мин взрывалось «по собственной инициативе», во всяком случае во время траления по окончании войны на месте установки было найдено не более половины мин.

Когда подводная лодка касалась мины, то почти в 95 случаях из 100 дело кончалось полной гибелью лодки и ее экипажа. Если поражение от мины происходило, когда лодка находилась в надводном положении, то все же имелись шансы, хотя и очень слабые, добраться до отечественного порта. Но на это рассчитывать можно было только в том случае, если мина взрывалась очень «благоприятно», например, когда не было непосредственного столкновения с лодкой, а взрыв происходил в некотором расстоянии так, что лодка не подвергалась всей силе его действия. И затем расчеты на спасение могли быть лишь тогда, когда лодка находилась уже вблизи Германии и могла получить помощь. В таких случаях наши истребители выходили на розыски лодки, чтобы отвести ее в базу. Но если подводная лодка наталкивалась на мину, будучи в подводном положении, она погибала безвозвратно. Под водой достаточно было пробоины в прочном корпусе величиной в палец. Вода врывалась в лодку с огромной, разрушительной силой, вызывала короткое замыкание и заливала все. Немцев, переживших такую катастрофу, насчитывались только единицы, чудом оставшиеся в живых. Один из таких случаев я расскажу.

Это было спустя много времени по окончании войны. Счастливый случай свел меня еще раз с моим другом, капитан-лейтенантом Куртом Теббениогансом. В камине пылал огонь, освещая лица немногих собравшихся друзей. Это как раз был час дум и размышлений. Час, когда задумываешься и перед тобой проходит вереница

воспоминаний о главных событиях в жизни. Удивительно, как все участвовавшие в войне не любят рассказывать о своих действительно страшных переживаниях. Какая-то большая, мрачная тайна лежит на их душе, и они лишь изредка ее раскрывают. Все-таки нам удалось в конце концов уговорить Теббениоганса рассказать свое последнее приключение на подводной лодке.

«Я уже давно командовал тогда подводной лодкой-заградителем *С-44*. 20 июня 1917 г. я крейсеровал приблизительно в 200—300 морских милях вокруг западных берегов Ирландии, где потопил торпедой один

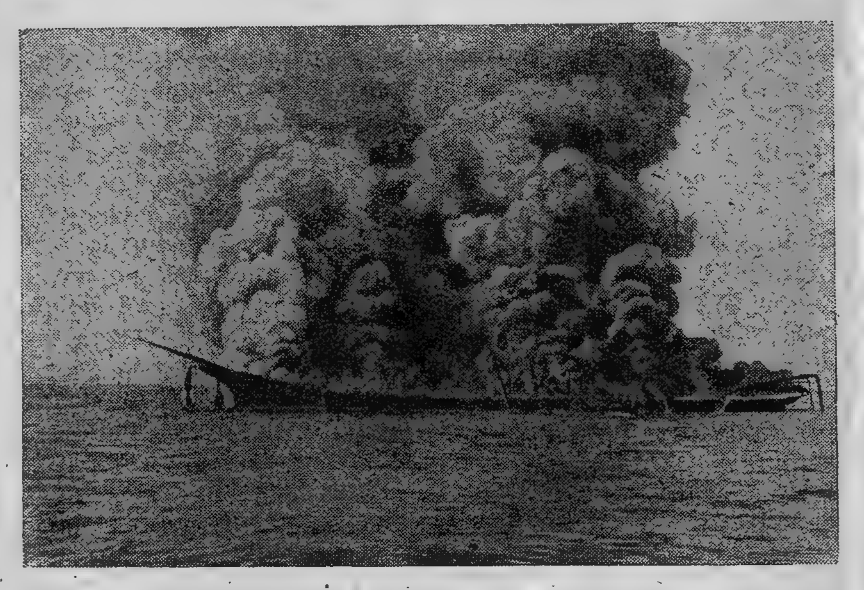


Рис. 10. Торговое судно, подожженное подводной лодкой

итальянский пароход в 3 000 *т* с грузом руды и одну норвежскую четырехмачтовую барку с несколькими тысячами бочек керосина. Последнюю я сначала разбил артиллерийскими снарядами, а затем поджег. Это было удивительно красивое зрелище! Корабль горел с 11 часов ночи до 6 часов вечера следующего дня. Гигантские облака дыма высоко поднимались к небу над горизонтом.

Привлеченное, быть может, этим необычайным по размерам облаком дыма, на следующий день показалось

большое парусное судно на вид как будто совсем безобидное. Я открыл по нему огонь. Как полагается, спасательные шлюпки были спущены на воду, и, казалось, весь экипаж пересел на них. Тем не менее я подходил очень осторожно, маневрируя таким образом, чтобы между мной и моей жертвой все время находилась шлюпка.

На расстоянии около 4 000 *м* этот парусник, оказавшийся в действительности судном-ловушкой, неожиданно открыл из трех или четырех орудий ураганный огонь. При первом залпе снарядом раздробило бедро стоявшему как раз рядом со мной вахтенному офицеру, управлявшему артиллерийским огнем. Тревога. Первой моей заботой было отвести лодку полным ходом в сторону от противника и перенести вниз через узкий люк рубки тяжело раненого вахтенного офицера. Снаряды падали кругом, однако попаданий больше не было. От волнения процесс погружения у нас не ладился так хорошо, как прежде, и лодка пошла на глубину с таким креном, что у меня сначала создалось впечатление, что лодка задета снарядом.

Дальнейшей нашей заботой было оказать помощь тяжело раненому. Ему перевязали бедро резиновым бинтом, однако потеря крови при переноске его вниз была настолько значительна, что вскоре наступил упадок сил и мы могли облегчить страдания раненого лишь посредством впрыскивания морфия. Два часа спустя он скончался. Мне хотелось отвезти его тело на родину, но сильная летняя жара и недостаточная вентиляция лодки все же заставили меня на следующий день в полдень торжественно похоронить его в море Обратное плавание мы сделали без вахтенного офицера. Мы благополучно вернулись домой. Я должен был подготовлять нового вахтенного офицера; это была нелегкая задача после того, как я так свыкся во время своих плаваний с прежним.

31 июля 1917 г. мы снова были в открытом море. В Гельголанде лодка приняла на борт 18 мин, и после обычных непродолжительных упражнений мы вышли в море, в седьмое дальнее плавание. И на этот раз через Канал, по направлению к западным берегам Ирландии. Нашим заданием было поставить мины перед Уотерфор-

дом и Куинстауном и, кроме того, вести торговую войну по пути и перед Бристольским каналом. При проходе сетевого заграждения Дувр-Калэ были обычные приключения, часто виднелись суда-ловушки, несколько истребителей открывали по нас неприятную стрельбу глубинными бомбами, но в общем переход протекал нормально. Только в этот рейс мы ничего не «подстрелили».

Вечером 4 августа 1917 г. *С-44* подошла в бухте Уотерфорд. Так как здесь пришлось выжидать несколько часов прилива, благоприятствовавшего постановке мин, подводная лодка легла на дно. Вскоре после полуночи лодка всплыла. Небо сверкало звездами, светила луна, море было гладкое, как зеркало, — штиль. При таких условиях я решил поставить девять мин, предназначенных для заграждения бухты, находясь в подводном положении, чтобы остаться во всяком случае незамеченным. Так как на берегу горели сигнальные огни, то возможно было произвести безошибочное определение своего места, и постановка мин началась немного спустя после 12 часов 30 минут ночи.

Во время сбрасывания мин я лично проверил в центральном посту место постановки, нанесенное на карту старшим рулевым унтерофицером, затем снова поднялся в рубку для пеленгования и сразу же после моей команды: «Поставить девятую мину!» я получил снизу доклад: «Девятая мина поставлена». В тот момент, когда я произносил слова: «Внимание, беру пеленг», раздался страшный взрыв, вслед за которым в лодке немедленно полностью потух свет и началось распространение ужасно удушливого серного запаха. Сам я был отброшен головой вперед к стенке рубки, но не потерял сознания; с большим трудом отдал в центральный пост команду: «Продуть все балластные систерны!»

Приказание мною было повторено, но одновременно ко мне в рубку донеслись снизу звуки бульканья и шипенья. Затем наступила тишина. Не слышно было больше никакого крика, никакого человеческого голоса. Я ясно чувствовал, как погружалась лодка, пока она сильно не ударилась о морское дно. Я знал, что в этом месте было до 25 *м* глубины. Между тем в рубке ко мне присоединились трюмный унтерофицер из цент-

рального поста и старший моторный унтерофицер. Попытки связаться по телефону или рупору с другими отсеками подводной лодки оставались безуспешными. Мы стояли теперь в темной рубке, тесно прижавшись друг к другу. Проникшая вода мочила наши ноги. Вскоре у нас создалось убеждение, что лодка погибла и от экипажа остались в живых только мы трое...

Да, положение нас троих было ужасное, безнадежное. Но последняя воля к жизни еще не погасла. Вокруг нас была полная тьма, так что мы не могли прочесть в глазах друг у друга, что переживает каждый. Возможно, что это помогло нам преодолеть страх.

Я точно знал, в каком месте находилась наша лодка, и считал, что, несмотря на то, что море было спокойное, шансов добраться до берега вплавь было очень мало ввиду значительности расстояния и господствовавшего там течения. Но, кроме того, было совершенно неизвестно, удастся ли нам выйти из подводной лодки через люк рубки. Я совершенно спокойно разговаривал на эту тему с моторным унтерофицером Банстером. Этот молодожен, совсем недавно ставший отцом, заклинал меня, говоря о своей жене и ребенке, попытаться еще спастись. Я не мог противостоять этим просьбам.

Мы стали, тесно прижавшись друг к другу, на поручни для влезания в люк рубки. Потом я осторожно отдраил крышку люка, вспомнив свою беседу со старшим лейтенантом Брейтигамом, дельным моряком из приемной подводной комиссии в Киле, по поводу такого же случая, после чего воздух был выпущен настолько, что наши тела погрузились в поднявшуюся до плеч воду. Вероятно разрушение кормовой части лодки от взрыва и проникшая всюду в лодку вода (двери в переборках оставались открытыми) способствовали нашему выходу; дело в том, что заполнившая лодку вода сжала воздух в рубке до давления, равного давлению столба воды над затонувшей лодкой, и благодаря этому люк мог быть открыт без затруднений. Внезапно он открылся. Давление уравнялось в один миг. Мы были выброшены из рубки. Я сделал инстинктивное движение пловца, стремящегося нырнуть, чтобы ослабить слишком быстрый подъем. Несмотря на то, что время до всплытия на поверхность показалось мне вечностью, у меня не было

потребности вздохнуть. Мало того, имевшийся в легких воздух вышел через рот совершенно автоматически, без всякого участия с моей стороны, так как давление его было выше атмосферного. Для меня до сегодняшнего дня остается поразительным и необъяснимым тот факт, что никому из нас троих не пришла в голову мысль снять одежду и, главное, сапоги перед выходом из лодки.

Голова моя сразу поднялась из воды, и сдавленные, утомленные легкие снова заработали с необыкновенным облегчением. Теперь, значит, нужно доплыть до берега. Однако вскоре мы почувствовали большие затруднения, вызванные прежде всего одеждой. Затем пережитые в последние минуты волнения также сыграли свою роль. К этому надо добавить появившееся у меня чувство страха от потери зрения на правый глаз, который сильно болел. Позднее выяснилось, что в момент взрыва я ударился о перископ, разбил себе веко, и кровь, смешанная с морской водой и смазочным маслом, залепила мой глаз.

Через сравнительно короткий промежуток времени плавания у меня получилось впечатление, что я не подвигаюсь вперед, и тогда я понял, что меня относило течение. Тогда я повернул к другой стороне бухты и стал искать спасения на этом пути. Что касается двух других товарищей, то плывя я настолько от них отклонился, что мы уже не могли больше видеть друг друга. Вдруг один из них стал неистово кричать. Я старался успокоить и подбодрить его, насколько мог, но он все продолжал кричать. Внезапно он замолк; другого тоже не было больше слышно. Повидимому, оба выбились из сил, и холодные волны поглотили новые жертвы.

После этого судороги в икрах стали сводить мои ноги. Напряжение всех моих сил, чтобы достигнуть спасительной земли, затем одежда, становившаяся все тяжелее, всего этого было слишком много даже для меня, считавшегося хорошим пловцом. Я отдался течению и пытался освободиться от моей одежды, что я мог бы так спокойно и легко сделать перед выходом из лодки. В конце концов мне это удалось настолько, что на мне оставались лишь рубашка, брюки и носки. На моей куртке я носил железный крест первого класса. Прежде

чем сбросить куртку, мне, несмотря на все трудности и опасности, очень хотелось снять этот крест и положить в карман брюк. Но главной мыслью было спастись.

Освободившись от одежды, я опять напряг свои силы, чтобы вплавь добраться до берега. Но вторая судорога положила конец этой попытке. Совершенно отчаявшись, я хотел было окончить эту безнадежную, повидимому, борьбу за жизнь. Подняв руки кверху, я попытался ускорить мою гибель. Но едва лишь я глотнул воды, как огромная жажда жизни придала новые силы моим рукам и ногам, и я возобновил плавательные движения. Но вскоре я отказался от мысли добраться до берега собственными силами и старался лишь возможно дольше продержаться на воде, делая легкие, неутомительные движения руками и ногами. Это время показалось мне вечностью. По моему расчету уже давно наступило утро. Единственно лишь мысль о моих близких и страстное желание увидеть их поддерживали еще мои силы.

Мне казалось, что я держусь на воде уже много часов (на самом деле прошел едва 1 час), как вдруг я увидел над водой тень, освещенную луной. Я услыхал удары весел, которые быстро приближались.

Изо всех моих последних сил я закричал: «Help, help!» («Помогите, помогите!»).

Это была лодка. Когда меня вытащили из воды, я был почти без сознания.

Как мне рассказывали позднее, взрыв услыхали в рыбачьем поселке Дюнмор, расположенном при входе в бухту Уотерфорд, недалеко от места гибели лодки. Там немедленно была снаряжена спасательная экспедиция в предположении, что случилось несчастье с одним из английских дозорных судов, как это было несколько недель назад, когда рыбакам Дюнмора удалось спасти нескольких людей. И в этот раз хотели сначала выйти в море на двух парусных лодках, но это было невозможно из-за полного отсутствия ветра. Тогда были посланы две гребные шлюпки, которые наугад шли по бухте, и одна из них нашла меня и спасла. Экипаж этой лодки, как я разузнал путем обмена письмами после войны, состоял из двух братьев Поуэр и рыбака Мэк-Грэса. Навалившись сильно на весла, они доплыли

до берега и взошли в небольшую рыбачью гавань, где собралась большая толпа людей. Я настолько выбился из сил и так окоченел от холода, что самостоятельно не мог выйти из лодки и меня вынесли на руках. Несмотря на все только что пережитое, это были для меня самые мучительные минуты. Четыре человека подняли меня на плечи и понесли. Мои окоченелые мускулы были так напряжены, что я громко кричал от боли и думал, что мои члены разорвутся на части. Меня принесли в один дом, раздели, уложили в теплую постель, растерли и при помощи молока и виски снова пробудили к жизни. Тем временем мои спасители нашли в кармане брюк мой железный крест и с удивлением стали задавать мне вопросы:

«Are yon a German?» («Вы немец?»)

«Yes» («да»).

«A submarine commander?» («Командир подводной лодки?»).

«Yes» («да»).

«Then yon are a prisoner of war!» («В таком случае вы военнопленный!»)

Да, я знал, что в этой местности военных не было, были только штатские, они спасли меня и объявили теперь пленником. Остальную часть ночи я провел в кровати, окруженный заботливым уходом владелицы дома миссис Честер и одного господина Остина Фаррелла. Рано утром появился полицейский и взял меня под надзор. Во время утреннего завтрака мне объявили, что, по приказанию адмиралтейства, я подлежу отправлению в Корк. Для выполнения этого вскоре прибыл второй полицейский. Но что же мне надеть, ведь моя рубаха и брюки были совершенно мокрые. Мне принесли штатское платье, и вот начался настоящий маскарад. Мне дали платье и белье человека, весившего, по крайней мере, 100 кило, так что я мог дважды обернуть это одеяние вокруг тела, к тому же оно было очень короткое. В этом курьезном наряде в сопровождении двух полицейских я сел в двуколку, запряженную одной лошадью, и приблизительно через час меня доставили на вокзал в Уотерфорд, откуда в отдельном купе скорого поезда мы доехали до Корка. Волнение и напряжение истекшей ночи вызвали во мне теперь сильную реак-

цию, и совершенно утомленный я заснул на скамье купе.

Когда я проснулся, один из полицейских вручил мне небольшой пакет с бутербродами и яйцами, сказав при этом, что одна дама, проходя через поезд, увидела меня лежащим и, справившись обо мне у полицейских, велела передать мне пакет из сострадания. По прибытии в Корк меня передали под надзор двух молодых офицеров и в закрытом автомобиле отвезли в казарму 3-го Лейстерского полка. После короткого допроса, учиненного мне командиром полка, меня отвели в офицерскую комнату, прислали врача для осмотра моего поврежденного глаза и лопнувшей от взрыва барабанной перепонки и затем дали мне плотно поесть. Парикмахер занялся моей внешностью. С момента моего отплытия из Гельголанда 31 июля я не имел возможности побриться. В таком виде, в платье с чужого плеча и с поврежденным глазом я должно быть производил странное впечатление. После моего завтрака командир полка приказал через врача спросить меня, чувствую ли я себя достаточно сильным для переезда. Предполагая, что меня теперь отправят в лагерь для военнопленных, — а мне так хотелось после ужасных переживаний поговорить с немецкими товарищами, — я на этот вопрос ответил утвердительно, хотя, откровенно говоря, я вовсе не чувствовал в себе сил для переезда. Но я не предвидел, что меня ожидало.

Пока я находился под надзором двух лейтенантов Виттингтона и Кроцира, я не мог ни на что пожаловаться. Один из них, бывший со мной одного роста, принес мне даже свое белье и одежду, освободив меня от невероятного костюма моего спасителя из Дюнмора. Днем мы пересели в скорый поезд, даже в первый класс, и отправились через Ирландию в Дублин. Ввиду моего состояния оба лейтенанта уступили мне целую скамью, так что я мог лежать, а сами поместились на другой. Вечером мы прибыли в Дублин и проехали через город в карете, чтобы сесть на пароход, делавший точные рейсы в Англию. При этом мы проехали по улицам, которые напоминали мне район военных действий во Фландрии. Целые ряды домов были снесены, как я

узнал из расспросов, английскими войсками в 1916 г. во время большого Ирландского восстания.

Переход через Ирландское море прошел гладко, хотя на борту заметна была большая нервность, так как несколько дней назад на этой линии германской подводной лодкой был потоплен пароход. Для характеристики отношения ко мне обоих провожатых мне хочется отметить, что когда пароход тронулся, мы заняли отдельную каюту и после довольно большого промежутка времени караульный лейтенант спросил меня, не обижусь ли я, если он ненадолго отлучится на палубу и на это время запрет меня в каюте. Ввиду такого корректного отношения я, разумеется, сейчас же изъявил на это согласие.

Когда мы к утру сошли с парохода, чтобы сесть в стоявший наготове скорый поезд, я увидел на набережной возбужденную толпу, так как известие о моем проезде, конечно, распространилось. Ввиду этого меня с чрезвычайной осторожностью провели к поезду по запасному трапу.

В Лондоне на вокзале нас никто не встретил. Мои спутники пошли со мной прежде всего в ближайшую гостиницу, чтобы сделать обычный утренний туалет, после чего мы плотно позавтракали. Скоро, однако, появилась караульная команда, которая пришла, чтобы отвести меня не в лагерь военнопленных, а в одиночную камеру, расположенную в четвертом этаже военного здания в южном Кенсингтоне, где меня продержали в заключении целые 2 недели. Все мои протесты против этого одиночного заключения и совершенно недостаточного питания ни к чему не привели. Единственным утешением в это время были мои прогулки с бывшим лейтенантом Тренчем, который был известен в Германии как шпион в Боркуме; тогда он был майором в военном министерстве. Из сочувствия ко мне он выхлопотал разрешение на эту прогулку. Но когда он пытался выспрашивать меня, я всякий раз обрывал его, напоминая данное им ранее обещание.

Прошло и это время. Через 2 недели меня перевели в Кольстердальский лагерь военнопленных в Иоркшире, где меня трогательно встретили товарищи по флоту, попавшие туда после Фалклэндской битвы».

Таково было «чудесное спасение» этого последнего и единственного оставшегося в живых из экипажа *С-44.*

Опасность от мин увеличивалась в течение войны с каждым годом. Действительного средства против них не было. Мы старались, по возможности, избегать мин по пути, а если не было других средств, то обходить их или проходить под ними. Но мины все-таки были опасными врагами, так как они были невидимыми и поражали нас как бы из засады.

К концу войны англичане сосредоточили минную оборону на морских путях, наиболее посещаемых подводными лодками, как, например, в Канале. Между минами ставились «слуховые буи», которые соединялись электрическим кабелем с ближайшей береговой наблюдательной станцией. Электрический ток издали передавал на мембрану телефона шум и удары винта лодки. После того начинали лихорадочно действовать стоявшие у выключателей минеры и слухачи, которые старались определить направление этого «звукового следа», чтобы в надлежащий момент, когда след этот приближался к одной из минных банок, при помощи электрического контакта заставить лодку замолчать навсегда.

ГОЛОСА ИЗ ГЛУБИН

На дне моря. В ночной полутьме ощупью продвигается нога через длинные, узкие помещения. Тяжелый удушливый воздух давит на легкие и затрудняет дыхание. При остановке водворяется тишина, мертвая тишина. Часы показывают четыре. Значит там наверху, где воздух и жизнь, там еще ночь.

На дне моря вечная ночь. Отрезанность давит, как свинец, лодку и экипаж. «Мир» далеко. Одинокая жизнь в подводном положении и борьба. Безмолвие и сон, подводный сон без грез.

Где-то глухо бьется в своем замке одна из тяжелых дверей переборки, и барабанная перепонка ощущает легкую вибрацию сдавленного воздуха. Пипп... пипп... пипп... — падают капли со стенок в темноту. Слышно, как далеко в носовом отсеке разговаривают вполголоса люди, и голоса их странно звучат в угнетающей тишине.

Ощупью продвигается вперед нога. Вдруг делается светлее. Голоса становятся громче. Это смена вахты в центральном посту лодки. Четыре часа утра. Ночная вахта сменяется утренней. Когда подводная лодка лежит на дне, для ее обслуживания требуется немного людей. Весь остальной экипаж спит. Вахтенный центрального поста показывает смене сделанные им записи в трюмном журнале.

«Что-нибудь случилось?»

«Нет, ничего особенного. Глубина 46 метров. На румбе 280 градусов. Командира будили один раз: слышались шумы винта. Но это пустяки. В 5 часов мы должны всплыть. Командир приказал разбудить его за 10

минут до этого. В 4 часа 50 минут все люди должны быть на постах погружения. Доброй ночи!»

Сменившийся не ждет ответа и, пошатываясь, пробирается к своей койке.

Новая вахта становится в центральном посту.

Что там в журнале? «46 *м* глубины. Лодка лежит на ровном киле. Курс со вчерашнего вечера без перемен — 280°». (При перемене курса можно узнать по компасу, повернулась ли лодка на дне в течение ночи от течения или от других причин. Ровный киль обозначает, что лодка лежит ровно и прямо.)

Взгляд на глубомер и на компас — все правильно. Диферентомер — инструмент, напоминающий термометр, только он «немного» побольше — длинная узкая трубка с водой, окрашенной в красный цвет, чтобы можно было лучше следить за положением уровня воды относительно нуля; сейчас он показывает + 5°. Следовательно, лодка лежит на грунте с некоторым диферентом на нос. Морское дно никогда не бывает совершенно ровным, и здесь приходится ложиться так же, «как ложатся в постель».

Когда лодка на дне, у вахтенных мало дела.

Слушать и чувствовать, бодрствовать — вот единственное, что требуется. Если бы можно было курить! Но на лодке в подводном положении это запрещено под «страхом смертной казни». А, кофе!

«Кому холодного кофе?» — спрашивает один из мотористов, появляясь с толстой чашкой, и протягивает ее унтерофицеру.

Тот берет ее и передает дальше. Лейтенант тоже пьет.

На подводной лодке внешне не делалось почти никакой разницы в рангах. «Стоять на вытяжку» вовсе не полагалось. Подводная лодка всех нас связывала одной участью. Вместе жизнь, вместе и смерть. В этом заключался прекрасный смысл и сила этого оружия.

Моторист берется за чтение истрепанной книжонки «Под Южным Крестом». Он ставит себе на колени переносную лампу и вскоре забывает все окружающее. Разорванные и промасленные страницы липнут, но они «живут», в них рассказывается о морских переходах через южные широты, где дуют пассаты и где иногда паруса по целым неделям остаются неподвижными; рас-

сказывается о высадках на пустынных островах, где шелестят пальмы и морские волны разбиваются о коралловые рифы, о боях с пиратами и о причудливых раковинах, попадающихся на морском берегу...

И он в воображении плывет и плывет под парусами через залитый горячим солнцем мир...

Вечерний вахтенный берет машинный журнал и читает заметки своего предшественника.

1 час ночи. Слабые шумы винта впереди с левого борта. Теряются через несколько минут в том же направлении.

1.30. Произведено десятиминутное возобновление воздуха (кислород).

2.15. Измерен уровень воды в трюме. Без перемен.

2.20. Шумы воздушных пузырей в систерне № 4. Клапан продувания сжатым воздухом, повидимому, пропускает. Зажал клапан покрепче.

2.30. Сильные шумы винта впереди с правого борта. Быстро усиливаются. Разбудил командира. Вероятно, это большой торговый пароход проходит в расстоянии нескольких сот метров с правого борта.

3.15. Слабый звук взрыва далеко с правого борта.

3.20. Несколько слабых взрывов в том же направлении.

4.00. Произведен впуск кислорода.

Снова тишина. Двери водонепроницаемой переборки открыты, так что из центрального поста все слышно и видно. Храпение спящих прекращается. Впущенный в 4 часа утра кислород значительно облегчает работу легких. Новая вахта борется со сном. Члены тела совсем одеревянели, а веки смыкаются в этом ужасно утомительном воздухе. Необходимо бодрствовать, двигаться, непременно что-нибудь делать, чтобы не заснуть, — выслушивать, проверять!

В середине центрального поста находится гироскопический компас, действующий в зависимости не от влияния силы земного магнетизма, а от свойства свободно подвешенного и быстро вращающегося гироскопа, обладающего способностью устанавливаться осью своего вращения в направлении север — юг.

Это «компас-матка», имеющая так же «дочерей», которые при помощи электропередачи получают силу и на-

правление от «матки». Одна «дочь» находится наверху в рубке около командира, другая, запасная, — в кормовом отсеке. Чисто магнитный компас не годится для подводной лодки, где такая масса железа. Только после появления гироскопического компаса подводные лодки начали предпринимать далекие морские переходы.

Молодой моторист отложил в сторону книгу и заговорил шопотом с одним старшим товарищем, много плававшим на подводных лодках. Моторист еще «совсем новичок», но очень любознателен. Это его первое дальнее плавание за войну, и целая куча вопросов поднимается в его молодой голове. Замечательно то, что, находясь на дне моря, ни один человек не решается говорить громко и смело. Может быть, чтобы не беспокоить спящих, да и тяжелый воздух затрудняет речь. Все эти ощущения отражаются на открытом лице молодого моряка.

«Слышал ли ты сегодня ночью бомбы?»

Другой равнодушно чистит медную планку, чтобы не заснуть.

«Нет, ничего я не слышал. Брось ты заниматься вещами, которые нас не касаются».

«Как ты думаешь, что это было, где-то далеко сильно гремело?» — продолжает говорить он шопотом.

«Ну, да, юнец, но ведь этого никто не может знать. Эти бритты ищут нас днем и ночью. Может быть, это пароход напоролся на мину у берега и на нем взорвались котлы. Оттого и разные звуки взрывов. Под водой, знаешь ли, всегда что-нибудь случается, так что надо тебе к этому привыкнуть. На дне совсем тихо, как в могиле, и вдруг откуда-то появляется шум. Чорт его разберет, что это такое! Может быть, другая подводная лодка работает ночью. Ты всему этому научишься».

«Да, — отвечает юноша, — жутко здесь под водой. Как будто тихо, а все-таки не тихо. Точно мы зарыты глубоко в земле. И вдруг эти шумы, никто не знает откуда они и имеют ли отношение к нам. А если они найдут нас здесь внизу?»

«Ну, вот еще, — возражает умудренный опытом старый подводник, — они никак не могут найти нас здесь. Теперь ноябрь; вчера вечером, когда мы опускались на дно, на море было не совсем спокойно. Англичане не

ангелы, они остаются дома, когда это можно. Мы здесь, как у Христа за пазухой. Ты не бойся, мы уже видали разные виды. Два месяца назад мы целую ночь шли в подводном положении под английскими минами, когда нам нужно было выйти из Гельголандской бухты. И ничего с нами не случилось. Нас не так легко поймать. Да, мой дорогой, много тебе придется испытать с нами. Но надо глядеть в оба, и затем для подводника главное дело — чутье и слух. Вот тогда ты станешь настоящим подводником. Но прежде всего...»

Беседа вдруг обрывается. Унтерофицер тоже прислушивается. Что-то чувствуется в тишине. Что-то новое, необычное, выводящее из равновесия. «Шт, шт, шт, шт», — доносится откуда-то издалека. Оба вахтенные напряженно вслушиваются. Шум становится ближе и слышнее, что-то скрипит и поет. Это не пароход. Истребитель! Его можно различить по четким, быстрым ударам винтов.

«Разбудите командира, шум винтов истребителя с правого борта», — кричит лейтенант.

Через мгновенье мелькнули две золотые нашивки на рукаве, — это командир через переборку направляется к центральному посту. Никаких вопросов, и без них понятно, в чем дело. Ясно, что кто-то приближается. «Шт, шт», — шумят винты. Все напряженно прислушиваются. Что-то происходит там наверху, но сделать ничего нельзя. Остается лишь надежда на нашу безопасность под водой.

«Зачем здесь в зимнюю ночь бродит истребитель?» — спрашиваю я самого себя.

Потом я обращаюсь к стоящему возле меня матросу: «Принесите-ка мне карту из моего письменного стола». Одновременно я смотрю на глубомер и компас. Глубина 46 *м*, на румбе 280°. Значит, все так же, как и вчера вечером».

«Сколько у нас в уравнительной систерне?»

«Десять тонн, господин капитан-лейтенант».

«Ну-ка, разбудите старшего инженера-механика. Это будет вернее. Приготовить к пуску главные электромоторы. Передать это распоряжение старшине Гютингу».

Приносят карту. Место нашей стоянки на дне отмечено штурманом кружком и крестом. Мы находимся на

перекрестьи пеленгов Лонгшипс и Тери-Стон-Ор на северном берегу Корнуолиса. В сущности говоря, это вовсе не место для истребителя. «Шт, шт», — молотят винты вблизи нас. Может быть он хочет дойти до Бристольского канала и там принять конвой? В этот момент шум винтов достигает максимальной силы. Прямо над лодкой слышатся их удары и шипенье. Потом шум постепенно стихает. Снова тишина. В глазах людей светится жизнь, и через несколько минут все приходит в норму. Кто же это наверху проходил ночью? Откуда и куда? Вопрос, загадка, фантазия из морской глубины.

Пять часов утра.

«По местам стоять!» — кричит вахтенный на всю лодку.

Приказ повторяется по отсекам, спящие просыпаются. В 7 часов утра, перед рассветом, лодка должна находиться у самых берегов, на пути следования пароходов. До этого места еще 2 часа перехода. Кроме того, и лодка и наши легкие нуждаются в свежем воздухе. Сегодня нам предстоит долгое и утомительное плаванье в подводном положении среди дозорных судов. Пошатываясь проходят мимо сонные фигуры, направляясь к своим местам. Старший инженер-механик появляется в центральном посту. Лодка оживает.

«Команда стоит по местам, главные электромоторы готовы», — докладывает он командиру.

«Хорошо, откачать из уравнительной!»

Уравнительная — это большая систерна внутри прочного корпуса, которая может принять около 20 *т* воды. Подводная лодка на дне моря не ставится на якорь, а делается «тяжелой» в момент покладки на грунт; для этого в уравнительную систерну впускается около 10 *т* воды, и лодка плотно ложится на грунт, не будучи в состоянии самостоятельно перемещаться. Винты лодки находятся на несколько метров выше киля, так что они не могут удариться о дно моря. «Откачать десять тонн из уравнительной» — это значит, что то же самое количество воды, которое вчера вечером было принято для прижатия лодки к грунту, теперь опять должно быть откачано.

Начинают работать большие насосы, они выталкивают «весовую воду» за борт в несколько минут. Насосы эти

должны быть очень мощные, чтобы выполнить такую работу при давлении воды на больших глубинах.

«Десять тонн откачано», — поступает доклад.

«Оба электромотора, вперед, малый ход! Как на румбе? 280 градусов? Хорошо, держать 280 градусов!»

Слышно, как работают электромоторы. Подводная лодка начинает дрожать, стрелка глубомера немного передвигается. Но странно: она колеблется, не отклоняясь все же от 46 *м.* Лодка не желает оторваться от грунта. Само по себе это явление не представляет ничего особенного. Очень часто при мягком илистом дне подводная лодка заносится илом в несколько часов, поэтому она и не может сразу оторваться от грунта.

«Оба электромотора, стоп! что за странность?!» — говорю я.

Судя по карте, мы здесь стоим на «песке и ракушках». Ведь мы же откачали то же самое количество воды, какое приняли в уравнительную систерну вечером, значит, лодка должна оторваться.

«Откачать еще пять тонн из уравнительной! Оба электромотора, малый ход, вперед! Хорошо!»

Лодка снова вздрагивает, но не двигается, это чувствуется совершенно ясно, она не отделяется от грунта.

«Оба электромотора, вперед, средний!»

Электромоторы работают сильнее. Все взоры устремлены на большой циферблат глубомера. Стрелка колеблется около 46 *м.* Инженер-механик нетерпеливо стучит по стеклу циферблата. Теперь стрелка должна двинуться! На лицах напряженное внимание. Никто не думает об опасности, но сильно завязнуть — неприятно. «Средний ход» — это уже большая сила для винтов. В корме слышно, как они работают, взрывая воду.

Молодой моторист стоит тут же с широко раскрытыми глазами. В школе подводного плавания ему пришлось однажды лечь на дно: это было в бухте Экернфорд на 20 *м.* Но тогда лодка через 10 минут всплыла на поверхность, где ее поджидали миноносцы и другие суда, чтобы помочь, если что-нибудь случится. А здесь происходит что-то другое. Ну, а если мы вовсе не поднимемся на поверхность? Вся лодка содрогается от напряжения. Не причиной ли истребитель? Его охватывает жуткое настроение. Но он ничего не говорит и сам переживает

свои мысли. Он смотрит вокруг себя. В глазах других не видно страха, наоборот, они полны удивленного любопытства — как же это так могло случиться? Но они разбираются во всем этом лучше, чем он, за ними большой опыт, и, конечно, они оторвут лодку от грунта.

Вот уже несколько минут работают электромоторы средним ходом, но безуспешно. Лодка дрожит, ерзает и трется, но не двигается. Я задумываюсь на один момент. При еще большей скорости обычно не производят отрыва от грунта. В конце концов никогда не знаешь, что происходит наверху, и, чего доброго, при таких условиях лодка взлетит на поверхность, как резиновый мяч. Однако нельзя же вечно оставаться на дне, надо беречь драгоценный сжатый воздух, и, кроме того, время не терпит, поэтому я даю команду:

«Оба электромотора, вперед, полный ход!»

Позади слышится мощная работа винтов, и становится понятно, какая огромная сила требуется, чтобы оторвать лодку от грунта. Стрелка начинает двигаться — 45, 44, 42, 40 *м*. Толчок, легкое трение, еще толчок. Теперь ясно, что причиной всему послужила неровность грунта на дне моря. И вот, наконец, лодка двинулась и идет наверх — 38, 35, 32, 25 *м*!

«Оба электромотора, малый ход, вперед! Принимать в уравнительную!»

Я поднимаюсь со штурманом в рубку. В центральном посту теперь нечего делать. Дальнейшее управление лодкой ведется из рубки.

Рулевые горизонтальных рулей получают приказание: «Держать лодку точно на 20 метрах, ни в каком случае не всплывать выше!»

Лодка сначала немного «ходит», так как пловучесть ее немного изменилась; но горизонтальные рули сдерживают ее, и вскоре лодка движется точно на 20 *м*.

«Ну, штурман, трудновато было на этот раз оторваться от грунта. Немного тяжело было встать с кровати, но все же мы проснулись!»

Рубка тускло освещена. Чувствуется сырость. Стальные крышки на стеклах иллюминаторов плотно прижаты задрайками. По отпотевшим стенкам стекает вода. Перископы совершенно опущены. На дне или на такой глубине как 20 *м* ими нельзя пользоваться. Холод все боль-

ше проникает наверх в тесную рубку. Есть в мире вещи более красивые, чем пробуждение подводной лодки на дне моря! А в 8 часов утра мы уже должны будем опять погрузиться и весь день «висеть на перископе»!

«Оба электромотора, самый малый ход, вперед!»

«Штурман, мы еще продержимся 5 минут на курсе 280 градусов и потом ляжем на 5 минут на 320 градусов. Таким образом, мы сделаем небольшой зигзаг. Лучше, если мы перед всплытием изменим курс. Никогда не знаешь, что там делается наверху».

В центральном посту старший инженер-механик Ширмер проверяет ожившую лодку. В его руках сосредоточено главное техническое управление лодкой, и его мысли и чувства обращены ко всем этим трубопроводам и механизмам. Сейчас он приказывает перекачать воду из носовой диферентной систерны в кормовую. Этим он снова приводит пловучесть и диферент лодки к необходимым величинам. Затем он передает по рупору во все отсеки приказание:

«Соблюдать тишину в лодке, прислушиваться к шуму винтов. Через 10 минут всплытие. Стоять по местам до распоряжения!»

В кормовой отсек еще раз передается: «Внимание, доложить, когда услышите шум винтов!»

Штурман надевает наушники подводного телефона, который посредством кабеля присоединен к приемнику на наружном борту лодки. Благодаря этому у нас было одним чутким «ухом» больше. Но все тихо.

«Ну, штурман, теперь нам надо спокойно осмотреться. Наверху еще чертовски темно. Вооружитесь ночным биноклем, но сначала осмотрите без него обстановку вокруг нас. Пока не прояснится, я останусь в рубке».

Вахтенному офицеру передается по рупору: «Подняться на глубину 10 метров. Сейчас будем всплывать».

Стрелка глубомера передвигается с 20 до 18, 15, 12, 10 *м*. Лодка начинает испытывать легкую бортовую качку. Значит, наверху море не совсем приветливое. В центральном посту все стоят у приводов и клапанов и ожидают дальнейших приказаний. У каждого свои обязанности, строго предусмотренные расписанием. Первая смена вахты командного мостика готовится в жилом отсеке к выходу наверх. Непромокаемое платье, тяжелые сапо-

ги, шерстяное кашне, зюд-вестка и еще теплая фланелевая рубашка — этого вполне достаточно.

Из разных отсеков доносят, что все спокойно. Никакого шума винтов не слышно.

«Всплывать! Продуть четвертую и пятую системы!»

Гудят приводы горизонтальных рулей. Носовые рули сильно переложены кверху, кормовые — на погружение, и лодка носом вверх, показывая из воды рубку, всплывает на поверхность окутанного ночью моря.

«Открыть рубочный люк!»

Поток живительного свежего воздуха вливается внутрь лодки. Штурман быстро вылезает наружу и, высоко поднявшись надо мной, черным силуэтом стоит на фоне неба. Мелкий дождик, сырость, темень, звезды над темным отверстием люка.

«Ну, как там, штурман?»

«Как будто все чисто, господин капитан-лейтенант. Вблизи ничего не видно».

«Как погода?»

«Немного лучше, чем вчера вечером, ветер норд-вест 6, море довольно бурное. Вахта должна надеть непромокаемое платье».

Даже в ночной бинокль ничего подозрительного не видно. Теперь, следовательно, можно совсем всплыть.

«Продуть главный балласт, приготовить дизельмоторы!»

Всасывая воздух и пыхтя, турбокомпрессор выжимает воду из систерн. Лодка все больше и больше поднимается из воды и, наконец, всплывает полностью, имея балластные систерны совершенно осушенные. Подводная лодка снова становится надводным кораблем.

В это время открывается большая воздушная труба машинного отделения и на мостик докладывают: «Дизельмоторы готовы!» На командный мостик поднимается первая вахта: вахтенный офицер, унтерофицер, рулевой и один или два сигнальщика.

«Оба мотора, малый ход, вперед!»

Большие моторы начинают жадно всасывать воздух в свои цилиндры. Экипаж остается еще 10 минут на своих боевых постах на случай какой-нибудь неожиданности. После этого люди могут отправиться спать на своих койках, на которых теперь из-за качки не так удобно лежать, но зато дышится легче.

Вентиляция действует во всех отсеках, она впускает свежий морской воздух, удаляя испортившийся за ночь.

Все, стоящие на мостике, дышат полной грудью. Морской воздух великолепен. Ночь, проведенная на дне моря, скоро забывается.

«Курс 220°!»

Лодка режет встречную морскую волну и высоко отбрасывает пену в ночной тьме. Как хороша эта сила моторов!

С левого борта видны неясные очертания берегов Корнуолиса.

Почти прямо перед Сэвэн-Стонс сильный проблесковый огонь маяка. В четырех румбах с левого борта Лонгшипс, пункт определения для обхода мыса Лизард. Из снопа лучей Лонгшипса что-то выдвигается. Два судна довольно далеко, с потушенными огнями, держат курс на Бристоль. Дозорные суда или тральщики? Мы уходим в открытое море. Штурман еще раз тщательно осматривает горизонт. Постепенно снова привыкаешь к темноте.

«Правый дизель, вперед, средний ход! Левый дизель, стоп! Начать зарядку батареи. Через полтора часа погружение»—передается приказание в машинное отделение.

Самое позднее в половине восьмого мы должны снова погрузиться. До этого времени аккумуляторные батареи должны быть заряжены. Возможно, что сегодня будет «жаркий» день. Но если погода не изменится, торпеды будут плохо итти. Ну, приходится подождать. Быть может, море к утру успокоится.

Запах кофе идет из люка. Старший матрос Папэ, мой бравый вестовой, знает, как приятно выпить кофе после такой ночи, и подает мне наверх толстую разноцветную чашку. Отличная идея, кофе очень подбадривает! А теперь еще сигару. Все это должно заменить сон, который так нужен перед предстоящим утомительным днем. Медленно пробуждаются жизненные силы, и, несмотря на ночь и мрак, холод и мелкий дождик, мы снова чувствуем себя счастливыми на нашей лодке.

Рассветает. На востоке первые светлые полосы. Уверенно и точно держит лодка свой путь по морю. Высоко отбрасываются брызги и разлетаются по ветру далеко позади нас.

ЧЕРЕЗ СЕТЕВОЕ ЗАГРАЖДЕНИЕ ДУВР—КАЛЭ

«Атлантический океан.

21 августа 1917 г., 3 часа утра.

Ясная, светлая ночь, северное сияние.

Ветер: вест 1, видимость хорошая.

Место: 160 миль на вест — один румб к норду от Барра-Хэд (Гебридские острова).

Курс 145°. Не видно ни дозорных, ни торговых судов.

Сегодня четырнадцатый день нашего плавания. За десять дней в районе, порученном нашему наблюдению, мы не видели ни одного судна. Нет никаких известий ни о других подводных лодках, ни с родины. Если не считать потопления двух небольших парусников, наше плавание до сих пор не дало результатов.

Передо мной стоит теперь дилемма: стоит ли бесполезно расходовать последний запас топлива для двигателей в районе, лишенном в данный момент всякого интереса, и затем возвратиться северным путем или же искать удачи в южном направлении и после этого вернуться в Германию через пролив Дувр—Калэ?

Первое решение давало очень мало надежд на успех. Только в южном направлении открывались возможности использовать, по крайней мере, часть запаса торпед, оставшегося совершенно нетронутым.

Поэтому я решил окончательно отказаться от выжидательного плавания у Северного канала и сегодня же взять курс на юг».

Так было записано в моем военном дневнике.

Ночью мы шли в надводном положении. Погода была хорошая и море спокойное, так что лодка испытывала

лишь небольшую качку. Издали ко мне в каюту доносилось ритмическое гудение моторов. Когда открывалась

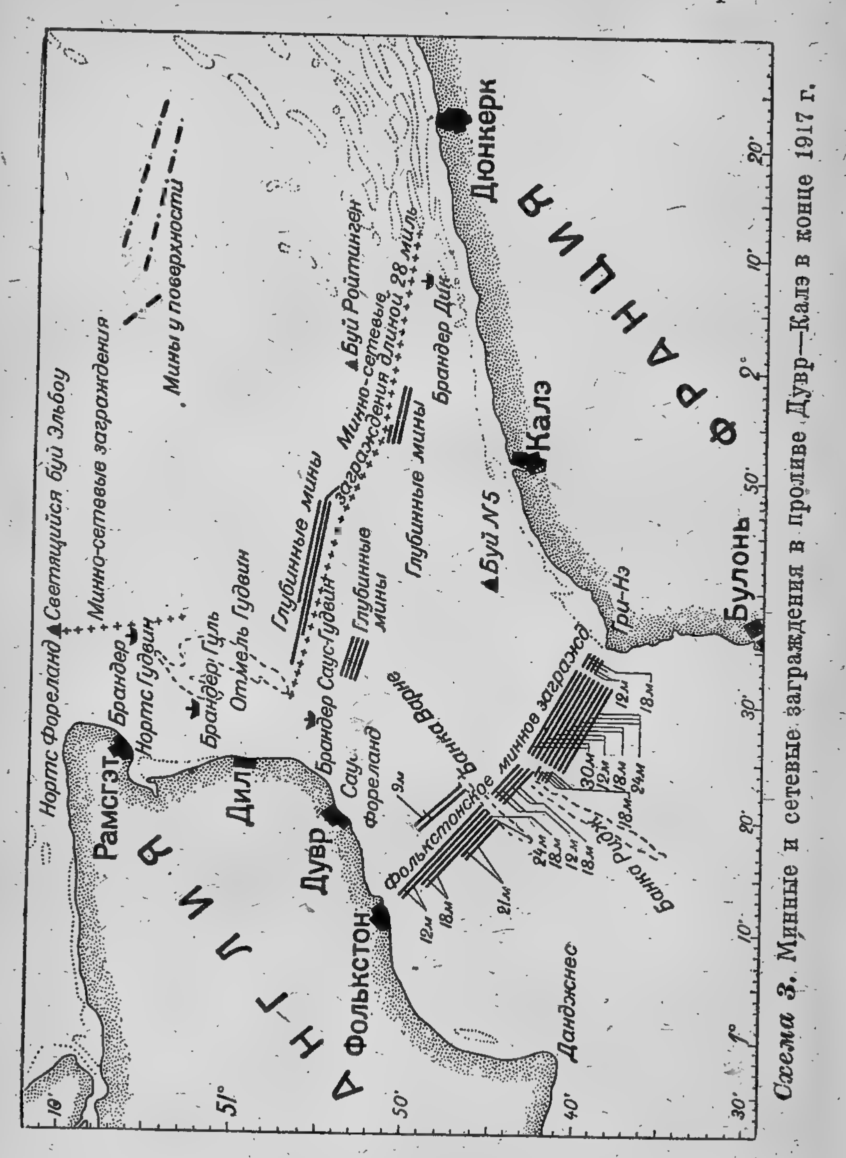


Схема 3. Минные и сетевые заграждения в проливе Дувр—Калэ в конце 1917 г.

дверь переборки в машинное отделение, то на момент шум становился похожим на стук молота, и всякий раз

пробегал по шее и ногам неприятный пронизывающий сквозняк, пока дверь с глухим стуком снова не закрывалась.

Спокойный час за письменным столом, письменным столом подводной лодки! Редкий случай. Вокруг меня при ярком свете лампы разложены морские карты, руководство к мореплаванию, таблица расхода топлива и смазочных масел, несколько чертежей и сообщение одной подводной лодки Фландрской флотилии об опасностях сетевых заграждений между Дувром и Калэ. «Больше всего шансов — пройти в темную ночь над водой, — говорилось в этом сообщении, — расположение сетей и мин в точности неизвестно и постоянно меняется. Если возникнет необходимость итти под водой, то под сеть следует проходить в том месте, где находится «глубокая яма».

Закончив теперь свои записи, я быстро подписал фамилию. Потом я перечитал написанное мною, точно школьник, который думает, что ему очень удалась фраза, и он снова бегло просматривает ее с большим любопытством и гордым удовлетворением.

Да, это написано в дневнике черным по белому, от этого не отречешься:

«Поэтому я решил взять курс на юг».

Сказано просто и понятно, а между тем решиться на это было так трудно. Не заставил ли я себя, так сказать, очертя голову, скрепить это решение собственной подписью? Вроде того, что все равно другого выхода нет, ну, так, вот, подписал и теперь должен сдержать свое слово!

И в самом деле, в эту минуту одним взмахом пера я закончил свои думы и проекты, занимавшие меня целые дни. Широко расстилалось перед нами море, но оно оставалось пустынным. Безуспешное плаванье парализовало всякую мысль и активность. Непрерывное умственное напряжение требовало компенсации, разрядки в живой деятельности.

Как часто мои собственные молчаливые записи в военном дневнике глядели на меня с язвительной усмешкой! Ни одного паруса, ни одного облачка дыма!

«12 августа 1917 г., 8 часов утра.

Море спокойное, гладкое. Видимость отличная.

Утром у Барра-Хэд и перед южным выходом из Минча крейсеровал переменными курсами. Погрузился, заметив единственное дозорное судно; больше ничего не видел.

13 августа 1917 г., 10 часов утра.

Ветер зюд-зюд-вест 3—4, пасмурно, дождь.

В течение ночи крейсеровал к норду от Тори Айлэнд курсами норд-зюд, чтобы найти пути, по которым следуют пароходы, отходящие ночью из Иништрахэл и направляющиеся на норд. В эту ночь, очень темную, но ясную, ничего не видел.

14 августа 1917 г., 12 часов дня.

Ветер норд 6, ливень.

Принял английскую радиограмму о том, что английский пароход «Кэмито» у Арэн Айленд поражен торпедой и тонет.

15 августа 1917 г., 18 часов.

Ветер вест — один румб к норду 2—3. Солнечно.

Крейсеровал на створе маяков Барра-Хэд. Ничего не видел.

16 августа 1917 г., 4 часа утра.

Ветер зюд-зюд-вест 3—4. Ясно.

Уклонился с курса от дозорного судна.

Принял английскую радиограмму: «SOS, SOS! пароход «Этиния» (8 668 *т*), 7 миль к норду от Иништрахэл (мина?)».

Взял курс на Иништрахэл.

Никакого патруля, никакого движения. Северные берега Ирландии окутаны туманом.

На месте сигнала «SOS» с «Этинии» найдены три пустые спасательные шлюпки. Пароход, видимо, затонул.

17—20 августа.

Переменный ветер от норда к весту. Очень ясно.

Ничего не видел».

От этого можно было притти в отчаяние. Безрезультатность нашего плавания тяжело отражалась на настроении. Что-нибудь да должно же случиться. Но что? Не стрелять же по чайкам! Пойти кружным путем на север, как это было предусмотрено планом нашего плавания, и вернуться домой без результата? Явиться домой с пустыми руками, когда родина терпит нужду и каждая тонна груза неприятельского судна, убранная с мо-

ря, могла быть решающей? Нет, это невозможно! Тогда уж лучше итти на юг. Несколько дней быстрой работы в Канале и затем... сеть! Но тут-то мои мысли и, главное, воля оказывались всякий раз скованными.

Там выше, у Оркнейских островов, находилась широко открытая дверь для возвращения домой. Быть может, дозоры захотят немного нам досадить. В худшем случае, нас ожидали неприятности от истребителей и глубинных бомб. Но с этим мы бы справились.

На юге нас манил успех, быть может, и трудно достижимый. И здесь была «дверь»: пролив Дувр—Калэ. Англичане загромоздили его минами, стальными сетями и боновыми заграждениями. Для такой большой лодки, как *U-62*, проход через заграждения был уже сам по себе предприятием очень опасным. Для подводных лодок Фландрской базы опасность была неменьшей. Но для них это было, так сказать, делом привычным. При каждом отплытии из Зеебрюгге в западную часть Канала они должны были, входя и выходя из него, проходить через заграждения, поэтому они лучше нас знали их расположение, отдельные буи, тактику охраны и изменений в общей системе заграждений. У них был личный опыт. Они были меньше и подвижнее нас, располагали всегда последними сведениями благодаря близости их базы к месту заграждений и в благоприятный момент, под покровом ночи и тумана, проскальзывали под водой через заграждения. Несмотря на все это, проход Дувр—Калэ оставался для фландрских лодок источником серьезной опасности, которую они всегда с непреклонной волей преодолевали.

И вот я начал отсчитывать по пальцам: три дня перехода на юг до западного входа в Канал; около четырех дней «работы» у берега вблизи мыса Лизард и Старт-Пойнт. Затем подход к району расположения сети и проход через нее в ночь с 31 августа на 1 сентября.

Смотрю в календарь. Полнолуние! Тут ничего не поделаешь. Значит прорыв в надводном положении, видимо, будет очень труден. В особенности в ясную погоду и при гладком море. Ну, а под водой? Да, но как раз эта длинная стальная сеть, подвешенная на буях, была неизведана. Сеть шла поперек пролива от одного берега к другому, от Дувра до Калэ. Наверное там внутри есть

бреши. Но под водой мы были слепыми. И там есть мины, перед заграждением и позади него. Мины есть и в сетях, они были там расставлены на таком расстоянии, чтобы разорвать на кусочки всякое инородное тело, которое заденет сеть и потянет за собой ее полотнище.

Следовательно, никаких шансов ни над водой, ни под водой. И перелететь над сетью мы также не могли. Поэтому найти решение было трудно, тем более, что шли мы туда по доброй воле. Там наверху нас манила «открытая дверь», здесь же внизу — возможность успеха, но связанная с «необходимостью» пройти через заграждение. Гораздо легче, быть может, осуществить добровольное решение, когда вас охватил энтузиазм или отчаянная ярость в пылу боя, чем когда вы полагаетесь единственно на себя и решаете дело в сравнительно спокойной обстановке, «за письменным столом». Сознание долга, воля к его выполнению и небольшой самообман своей подписью должны помочь. Долг наш был сражаться и, если нужно, умереть. Но прежде всего надо выследить неприятеля и уничтожить там, где мы его найдем. Война без результата лишена всякого смысла. Здесь была ставка на жизнь, ставка полная. Итак, раздумывать больше нечего, и марш к сети! По старому морскому правилу — носом к опасности!

В такой момент большие суда поднимают во время боя сигнал — брейд-вымпел «Z». Это обозначает: «Вперед на врага!» Такой сигнал я только что и поднял в самом себе совершенно спокойно и тихо.

Я надел толстый бушлат, надвинул фуражку, повесил на шею бинокль и по узкому проходу поднялся на рубку. Наверху была прекрасная ночь. Северное сияние сверкало на небе.

«Нам придется итти на юг, — говорю я штурману, — может быть, там на большом «морском тракте» нам повезет!»

Штурман смотрит на меня сбоку. Он уже несколько дней наблюдает за мной, догадываясь о моих тревогах. Оба мы думаем о навигационном обеспечении моего замысла. Из разговоров за последние дни он уже знает, что означает «курс на юг».

Лодка делает поворот, и вскоре мы мчимся полным ходом на юг. Надо использовать хорошую погоду, чтобы

пройти вперед. Дизельмоторы напевают свою громкую песню и с наслаждением вдыхают морской воздух. Широкими пенистыми полосами шумит вода по бокам лодки и омывает блестящие стальные листы обшивки балластных систерн.

Но и на следующий день не было никаких происшествий. Поздно вечером мы погружаемся. Ночной переход на 30 *м* глубины.

23 августа рано утром мы всплыли. Мы у южного берега Ирландии, недалеко от Блэк Рок (черной скалы). Как всегда темные тучи нависли над горами. Небо заволокло, барометр падал.

В полдень вдали проходит четырехмачтовый пароход вне дальности атаки. Нам видны только кончики мачт и верхняя часть трубы. Не везет! И опять мы одни в море. Только большие чайки, широко раскрыв крылья с черными концами, с криком и писком летают над нашей кильватерной струей.

К вечеру море всегда становится суровее. Штормовый северо-западный ветер обдает нас своим холодным дыханием; он дует сзади, из Исландии, и бороздит море длинными пенистыми полосами. Высокие волны набегают с кормы. Угрожающе поднимаются позади лодки водяные массы, точно синеватосерые стены из расплавленной стали. Медленно и величественно приближаются они с неукротимой силой, уверенные в победе, все выше поднимая свой пенистый гребень, и со страшным шумом обрушиваются на лодку. Вода часто поднимается над рубкой на метр. Тогда мы быстро вскакиваем внутрь и, как белки, закрываем люк рубки. Около 11 часов вечера мы даем себе отдых от шторма. Для погружения в шторм надо стать вдоль гребня, чтобы водяные горы бежали равномерно над носом и кормой. Если погружаться «вразрез волне», то при односторонней нагрузке носа или кормы лодки легко могут возникнуть опасные диференты. На 30 *м* глубины уже совершенно тихо.

На следующий день около 4 часов утра, лежа на наших койках, мы замечаем, как лодка даже на такой глубине начинает тяжело покачиваться. Значит, на поверхности должна быть дурная погода! Мы всплываем и осматриваемся в перископ. Белая пена взлетает, раз-



Рис. 11. Подводная лодка в надводном положении во время шторма

рывается в клочки и падает брызгами. Шторм свирепствует. Маневр всплытия при такой погоде нелегок. Но в конце концов мы снова идем на поверхности и поворачиваем носом навстречу движущимся горам воды. О каких-либо наступательных действиях нечего и думать. Недалеко от нас проходит мимо пароход, подгоняемый штормом. Мы не интересуемся им, а он нами. Лишь одна природа властвует, она с неистовым ликованием потешается над нами.

Дыбом становятся гигантские горы воды с прозрачными гребнями наверху. Они вздымаются, увенчанные белой, как снег, разрывающейся пеной, и с ревом бросаются вперед в дикой погоне. Шторм, как пантера, прыгает на море. Это как прибой. Шипение и вой, гром и бушевание, низвержение и разрывы. Ад.

Ураган в Атлантическом океане!

Так продолжалось два дня. Затем погода постепенно проясняется, и мы видим пароход. Мы преследуем его, но лишь только хотим погрузиться для атаки, как он исчезает в огромном облаке от взрыва. Нас опередила другая лодка.

Наконец, 29 августа в 8 часов утра мы перед входом в Канал. Недалеко Вольф Рок. Записи в журнале военных действий за два следующих дня становятся немного живее и интереснее.

«29 августа 1917 г., 5 часов утра.

Норд-норд-вест 6, волнение 7, барометр поднимается. Английский канал.

В течение ночи держал курс на Силли. Вольф Рок — по пеленгу 10°, в 16 милях. Никакого движения. Днем патрулировал в 30 милях на зюд от Маунтсбэй. Уклонился с курса, уходя от вооруженной яхты.

6 часов вечера. Норд-норд-вест 6, ослабевает, ясно. Вечером лег на курс к мысу Лизард. Видел выходящий в море порожний пароход, 3 000 *т*, который обогнул Лизард и лег на курс к Лонгшипс. Пароход проходит вне дальности атаки.

7 часов вечера. U-62 находится на полпути между Лизард-Хэд и Вольф Рок.

Изменил курс, чтобы атаковать выходящий пароход среднего тоннажа. Лег на 90°.

7 часов 30 минут вечера. Выстрелил из торпедного аппарата № 1. Угол встречи[1] 70°. Дистанция 500 *м*. Воздушные пузыри от торпеды можно проследить до середины цели. Никакого взрыва. Промах, причина неизвестна.

8 часов вечера. Всплыл в надводное положение.

8 часов 20 минут вечера. Тревога. Погрузился. Самолет атакует лодку, бросает две бомбы, слабые взрывы. Ушел на глубину 40 *м*.

10 часов вечера. Вест-норд-вест 4—5. Всплыл в надводное положение. Отошел от берегов для зарядки батареи.

12 часов ночи. Мое место: Вольф Рок—по пеленгу 0°, в 15 морских милях. По окончании зарядки лег на курс к Бишоф Рок.

30 августа 1917 г. Западный вход в Канал.

1 час утра. Яркий лунный свет. Вест-норд-вест 3—4, небольшая зыбь. Заметил большой пароход. Он шел большими зигзагами. Генеральный курс 65°.

2 часа утра. Вест-норд-вест 4, ясно. Погрузился для атаки вдогонку. Противник меняет курс на лодку, и дистанция мала для выстрела. Стрелять невозможно. Ушел на глубину 20 *м*.

2 часа 30 минут утра. Снова всплыл под перископ и возобновил атаку. В это время луна покрылась облаками, в перископ едва видно. Маневрируя для стрельбы кормовым аппаратом, попал в положение, при котором противник мог таранить. Поэтому быстро ушел на глубину 20 *м*, изменив курс.

3 часа утра. Всплыл в надводное положение и возобновил атаку в третий раз. Вскоре после перемены курса противником занял позицию для атаки с острого угла встречи. Перед самым выстрелом погрузился, так как стало слишком светло.

3 часа 30 минут утра. Вест-норд-вест 4, ясно. Выпустил торпеду из аппарата № 2. Дистанция 800 *м*. Угол встречи 80°. Попадание в корму судна.

3 часа 40 минут утра. Всплыл под перископ, чтобы выпустить в судно вторую торпеду.

---

[1] Угол встречи — угол, образуемый траекторией торпеды и курсом противника. — *Ред.*

4 часа утра. Пароход погружается кормой с сильным креном на правый борт, и потому я больше не тратил торпед. Всплыл в надводное положение и бросил тонущий пароход. Судно было большое и длинное, сильно нагруженное, вероятно, английский торговый пароход, около 5 000 *т*, с высокой трубой, четырьмя большими грузовыми люками и 12-*см* пушкой на корме.

Место потопления: мыс Лизард — по пеленгу 45°, в 10 милях.

7 часов утра. С рассветом показалось несколько групп пароходов, идущих под сильным конвоем истребителей (генеральный курс 90°, в 20 милях на запад от Вольф Рок). *U-62* находится между пароходами и берегом, нельзя и рассчитывать безопасно подойти с носа (сегодня благоприятная погода для самолета).

7 часов 30 минут утра. Погрузился, так как атака на самый задний пароход еще возможна. Расстояние до парохода не менее 1 000 *м*, угол встречи очень острый, ввиду этого не выпустил торпеды.

9 часов утра. Вест 4—5. Всплыл в надводное положение. Слишком разбежался к середине Канала, начал маневрировать, чтобы подойти с носа.

11 часов утра. Пароходы снова видны. Впереди теперь группа, состоящая из одного большого парохода, одного танкера, небольшого четырехтрубного крейсера и одного истребителя. За ними в расстоянии около 5 миль следуют еще два парохода под конвоем двух истребителей.

Генеральный курс теперь около 70° (посредине между Старт Пойнт и Каскетс).

3 часа пополудни. На высоте Плимута все суда меняют курс на 90° влево, так что мой шестичасовой маневр захода с носа, видимо, был напрасным. Вслед затем наступает туман, и по временам все исчезает из вида.

4 часа пополудни. Вест-норд-вест 5. Лег на курс 0°, чтобы занять выгодное положение на случай, если конвой повернет опять на восток.

4 часа 30 минут пополудни. После внезапного прояснения погоды расстояние значительно уменьшилось, так что я должен был погрузиться, чтобы не быть замеченным. Передо мной развертывается следующая картина: крейсер со всеми истребителями уходит в направлении к Плимуту; во время отплытия происходят оживленные

переговоры по Морзе между крейсером, пароходами и истребителями. Из Плимута подходит отряд из 12 больших «охотников» за подводными лодками, одновременно к группе присоединяется большой пароход. Все суда строятся в длинную линию фронта, давая много сигналов, и снова берут генеральный курс на 70°, так что я оказываюсь на благоприятной позиции для выпуска торпеды. Посредине идут три парохода, имея с каждой стороны по 6 охотников за подводными лодками. Группа идет, делая по сигналам зигзаг.

5 часов вечера. Зюд-вест 5, туманно. Начал атаку правофлангового парохода. Выпустил торпеду из аппарата № 1. Расстояние 500 *м*. Угол встречи 90°. Попадание в середину. Судно около 5 000 *т*, большой транспорт, окрашенный в серый цвет, под английским военным флагом; сигнальный рей на фок-мачте, большие перегородки на палубе.

Вторичный выстрел не удался бы, так как три парохода в середине линии фронта держались друг от друга на слишком небольшом расстоянии. После выпуска торпеды быстро ушел на глубину 50 *м*. Через 5 минут после выстрела — сильные взрывы глубинных бомб. Держался на 50 *м*, уклоняясь от взрывов.

6 часов вечера. Зюд-вест 5—6, густой туман. Всплыл в надводное положение; лег на курс к Старт Пойнт, с расчетом быть сегодня вечером вблизи берега на пути следования пароходов для атаки, если погода снова прояснится.

6 часов 30 минут вечера. Погружение по тревоге. Истребитель.

7 часов вечера. Всплыл в надводное положение. Тревога. Впереди самолет. Снова погрузился. Через 10 минут всплыл.

8 часов вечера. После грозовой тучи внезапно прояснилось, и слева на траверзе в расстоянии около 10 миль стал виден Старт Пойнт. Погрузился и лег на курс в район движения пароходов. У самого берега отряд тральщиков, рыболовные парусники и вооруженные рыболовные пароходы.

9 часов 30 минут вечера. Зюд-вест 3—4, ясно. Атаковал пароход среднего водоизмещения, возвращающийся под конвоем 4 охотников за подводными лодками. Вы-

пустил торпеду вдогонку. Угол встречи 90°. Дистанция 280 *м.* Попадание в середину судна.

Быстро ушел на глубину 50 *м.* Никаких глубинных бомб, вероятно, у них создалось впечатление, что поражение произошло от мины.

Судно было серое, большое, глубоко сидящий вооруженный пароход, около 4 000 *т.* Точка выстрела: Старт Пойнт — по пеленгу 45°, в 6 милях.

10 часов вечера. Лунный свет, ночь ясная. Всплыл в надводное положение. Начал переход к заграждению».

После очень светлой ночи 31 августа наступил яркий, ясный день. Это как раз то, чего мы опасались. Легкий ветер вест-норд-вест, барометр поднимается. Лучше, если бы теперь был вчерашний ураган! Каково-то будет сегодня вечером на заграждении? Если бы погода была потише и видимость получше. В прошлую ночь луна так хорошо нам светила! Что будет в эту ночь? Иногда нас охватывали мрачные мысли. Казалось, что пройти невредимыми через заграждения совершенно невозможно. Но прошло несколько дней, и нечего было думать о возвращении назад. Запас топлива позволял нам итти домой лишь по прямому пути Дувр—Калэ через заграждения.

Целый день нам не давали передышки истребители, охотники за подводными лодками и самолеты. Колокол беспрестанно звонил, раздирая наши нервы, которые и без того были натянуты после сегодняшней ночи. Все время погружаться и всплывать, то вниз, то вверх. Теперь только не дать им возможности увидеть и отыскать нас и не вызвать тревоги у охраны заграждения. Если это случится, последний шанс будет потерян! Мы «запыхались» порядком, словно заяц, который стремительно бросается, опустив уши, через свободный промежуток в цепи стрелков. В конце концов к 9 часам вечера мы находились недалеко от южной оконечности Кольбарт Бэнк, исходного пункта нашего дальнейшего прорыва.

Еще в предшествовавшие дни мы использовали каждую свободную минуту, чтобы тщательно изучить специальные карты пролива Дувр—Калэ, его берегов и направление течений. Одно лишь плавание, помимо неприятельского противодействия, требовало напряженно-

го внимания из-за большого количества встречающихся подводных камней и песчаных отмелей. В этот день в 9 часов вечера течение меняло свое направление. К этому времени мы должны были начать прорыв с таким расчетом, чтобы иметь течение попутным на случай, если мы будем вынуждены погрузиться под сеть.

План наш состоял в следующем.

Вечером в 9 часов подойти к Фергойерским буям, чтобы располагать безупречным и безопасным исходным навигационным пунктом. Затем итти по течению в направлении к «глубокой яме» у буя № 2 заграждения светящихся буев. Мы предполагали проделать все это в подводном положении под покровом темной ночи. Пройти через заграждение, или, вернее сказать, над заграждением, между буями № 2 и 3 и затем полным ходом итти на восток. Если бы нам удалось пройти над заграждением, тогда самое трудное было бы позади нас. Более усиленная охрана должна начаться после Булони и сгущаться вплоть до большого сетевого заграждения, которое находилось почти между самым Дувром и Калэ. Отряды быстроходных истребителей стояли по обеим сторонам заграждения, патрулируя во всех направлениях.

Как выглядело это заграждение под водой, никто не знал. На основе опыта фландрских подводных лодок у нас получилось представление, довольно близкое к действительности. Известно было, что бóльшая часть пролива Калэ была тщательно заграждена сетями, минами и затопленными судами. Равным образом мы знали, что в этих заграждениях имелись свободные промежутки, однако расположение их все же оставалось неизвестным. Водные глубины между Дувром и Калэ колебались между 25 и 38 *м* и только в одном месте, шириной около 1 000 *м*, достигали 45 *м*. Это место называлось «глубокой ямой», и там, пожалуй, можно было рассчитывать успешно пройти через заграждение, если вообще была необходимость форсировать прорыв в подводном положении. Мы предполагали, что на этом глубоком месте сети не доходят до дна моря. Сети были развешаны на больших плотах и бесчисленных маленьких поплавках, которые днем были видны на поверхности. Ряд светящихся буев указывал на расположение

заграждения. Неустойчивая погода и постоянно меняющееся сильное течение в Дуврском проливе были причиной того, что в различных районах пролива, то можно было встретить дрейфующий буй или плот, то образовывались свободные промежутки в сетевом заграждении, которые всегда давали новые возможности его преодолеть. Поэтому большинство подводных лодок старалось проскользнуть между буями и плотами в темную ночь. Если возникала необходимость погружаться, то приходилось искать «глубокую яму», чтобы пройти под сетью.

Таковы были наши соображения и расчеты, когда мы благополучно подошли к Фергойерским буям. Но предугадать заранее состояние погоды мы все же не могли, и прежде всего нельзя было предвидеть, будет ли туман и какие условия освещения окажутся в решительный час.

Но вот из-за французского берега, вырисовывавшегося при белом свете тихой ночи, стал виднеться красноватый отблеск. Луна всходила, и вскоре она показалась на небе в виде гигантского красного шара. Мы не смели даже оглядеться. Подобной луны я никогда не видел. С искаженным ликом, словно злобно скаля зубы, она нависла над полями битв западного фронта.

«Торопитесь, вы, немцы, только торопитесь! Я вам уж так посвечу, когда будете возвращаться домой, что вы никогда не забудете этой ночи!»

Мы смотрели друг на друга, стоя на мостике. В этот момент стало светло, как днем. Безоблачное, ясное небо, тихое море, чистый горизонт и огромная, страшная «дуговая лампа» на небе.

«Оба вперед, полный ход!»

Теперь напрямик! Воля и успех! Вперед!

До Булони мы можем беспрепятственно итти в надводном положении. Огни мыса Гри-Нэ и Денджenесс горят, но сильно уменьшенным светом. У мыса Альбрехт мы встретили бесчисленное количество малых судов и должны были погрузиться, так как обойти их в надводном положении было невозможно. Мы прорываемся на перископной глубине сквозь флотилию малых судов, буксиров и патрулей.

Вскоре после полуночи мы можем уже снова всплыть в надводное положение. Все стоят на своих боевых постах. Полным ходом мы приближаемся к заграждению. Теперь настал момент!

Через 10 минут нашего плавания я с помощью сильного ночного бинокля различаю над гладкой поверхностью моря, освещенного луной, небольшую точку на севере. Несколько секунд соображения. Охотник за подводными лодками! Тревога! Не прошло и полминуты, как мы были под водой. Все же это было слишком поздно. Неприятель приближается, высоко поднимая носом волну.

«Внимание, сейчас будут глубинные бомбы!» — передаю я через большой рупор в центральный пост.

И в тишине уже раздаются звуки разрывов. Бомбы рвутся вокруг нас. Несмотря на довольно большое расстояние, мы ощущаем сильнейшее сотрясение в лодке. На патрульных судах заграждения также поднят сигнал тревоги, итти дальше в надводном положении стало невозможно. Нам остается лишь единственное средство: оставаться под водой и пройти под сетями и заграждением.

Только этого нам недоставало. Я не предполагал, что буду задержан противником так далеко от заграждения — мы были от него, по крайней мере, еще в 10 милях! Вследствие этого найти «глубокую яму», желанный свободный промежуток в сетях, было очень трудно.

С этого момента охотник за подводными лодками идет неотступно по нашим пятам. Мы отчетливо слышим шум его винтов над нами, позади и около нас. Там наверху наверное уже взлетают ракеты, светят прожекторы и передаются по радио сигналы:

«Внимание, неприятельская подводная лодка у самого заграждения на пути к северу! Внимание! Будьте настороже! Не давайте ей пройти! Ловите рыбу в сеть! Тащите ее живой наверх или уничтожьте ее на глубине, но не пропускайте ее!»

Мы все собрались в центральном посту, перед нами карта заграждения. Огромный корпус лодки гудит, проходя над самым грунтом. Иногда он сильно ударяется о выступы морского дна, и мы чуть не падаем. Стрелка глубомера показывает 28 *м* и дрожит. Все еще 28 *м*?

Должно же быть, наконец, глубже. Или сегодня течение относит нас к французским берегам так сильно, что приходится больше «держаться открытого моря»? Мы снова перекладываем горизонтальные рули вниз, испытывая все время такое ощущение, как будто мы должны возможно ниже «наклонить голову», чтобы пройти под сетью. На этот раз удары о грунт страшно сильные. 24 метра! Ужасно мелко, а нам нужна глубина! Все наши чувства обострены до крайности. Нашему воображению представляется висящая перед нами, растянутая в длину сеть; налево в ней должен быть свободный промежуток. Больше лево руля, больше лево руля! В этот момент лодка начинает сильно тереться правой стороной борта о что-то лежащее на грунте. Шум сильных ударов молота и грохот, можно подумать, что на нас свалились большие каменные глыбы. Лодка сильно кренится, затем выпрямляется и снова сильно ударяется. Все еще 24 *м*.

Теперь мы должны быть перед самой сетью.

«Лево на борт!» — кричу я рулевому и вместе с тем совершенно инстинктивно сопротивляюсь какой-то страшной силе, которая стремится навязать нам свою волю.

«Лево на борт!»

Какая-то коренная перемена должна произойти. Только она может нам помочь. Косковский, который всегда становится на руль, когда требуется особо точное управление лодкой, спокойно вертит штурвал, точно если бы это было на поверхности, при солнечном сиянии. Градус за градусом отмечается поворот лодки на картушке компаса. Теперь течение несет нас поперек заграждения. Но это все равно. Нам нужно в несколько минут найти глубокую воду, или же мы попадем в смертельные объятия сетей и мин.

Лодка опять ударяется о грунт. 30 метров! Вздох облегчения. Еще 32, затем 36 метров! Наконец-то!

Когда мы достигаем 40 *м*, дается команда: «Право на борт, ложиться на 20 градусов!»

Косковский направляет лодку обратно на прежний курс. Нам кажется, что мы нашли свободный промежуток в самый последний момент. Теперь мы под заграждением. Позади нас раздается сильный взрыв. Корма лод-

ки немного ныряет, и правый винт вдруг начинает неправильно вертеться. Но все остальное в порядке. Еще раз мы слышим над нами шум винтов. Мы стопорим электромоторы и движемся дальше по инерции. Потом этот шум прекращается. Мы одни и... мы прорвались!

На рассвете мы всплываем в надводное положение.

Позади нас в неясном утреннем свете виднеется несколько судов и шаланд.

Оставляя позади себя открытое море, мы спешим к Германской бухте.

Под конвоем тральщиков, которые пришли к нам на выручку еще в чужих водах, мы благополучно входим в Гельголанд 2 сентября.

Несколько дней спустя в доке Вильгельмсгафена происходит осмотр лодки. Лопасть правого винта сильно погнута и разбита. Правый кормовой горизонтальный руль согнут кверху. Все выступающие части на корпусе сорваны, ограждение кормовых горизонтальных рулей сломано.

Должно быть, при резкой перемене курса перед самой сетью мы «зацепились» правым бортом и потащили за собой полотнище сети. Натяжение сети вызвало взрыв подрывного сетевого патрона, который сбил наши «орнаменты», не причинив серьезных повреждений.

Мы стоим теперь в доке с чувством удовлетворения и большой гордости. Нашему «тюленю» опять здорово попало по хвосту, но он лишь слегка встряхнулся и вовсе не намерен отказываться от своей полной приключений боевой жизни в морских глубинах.

МИМИКРИЯ

Природа достаточно мудра, она дала в руки своих детей не только оружие истребления, но и наделила их средствами обороны и такими свойствами, которые дают им защиту против постоянно угрожающих опасностей.

Камбала, лежа на дне моря, почти совсем сливается, благодаря расцветке своей чешуи, с окружающим ее пестрым песком. Дельфины и летающие рыбы со своими сизыми или зеленоватыми спинами и серебристыми боками чрезвычайно искусно и удивительно умеют использовать меняющиеся эффекты света и тени воды. Белый медведь недаром наделен светлым мехом. Красивое белое и серебристосерое оперение чаек имеет свой глубокий смысл. Огромный сом, точно обомшелый ствол дуба, погрузившись в морской ил и соблазнительно шевеля своими усами, похожими на живых червей, заманивает добычу поближе к своей опасной пасти...

Это и есть природное оружие живого существа в борьбе за существование, это и есть мимикрия, или приспособление, — завеса, обманчивое представление, искусство делаться невидимым в целях нападения и обороны. Англичане и французы называют это «камуфляжем».

Многие звери имеют снаружи беловатую или во всяком случае светлую окраску. Это имеет свою хорошую сторону. Как это ни странно звучит, но именно светлые краски даже на темном фоне трудно различимы. В сочетании света и теней, в соединении самых противоположных красок заключаются их сила, их невидимость.

Природа в особенности склонна защищать таким способом слабых. И только человек лишен этого естественного дара. Зато природа в виде компенсации наделила

его, помимо чувств, еще и разумом. Но человек к ужасу своему видит, что его разум является лишь слабым оружием в борьбе против сил природы. Как иначе могло случиться, что наблюдательный пост «Титаника» ночью недосмотрел, лучше сказать, не увидел, зеленоватобелого, покрытого снегом айсберга, который на следующее утро после катастрофы плавал, высоко вздымаясь, поблизости от места гибели несчастного судна?

С точки зрения чисто человеческой и психологической камфуляж в основе своей столь же стар, как и само человечество; он является завесой и обманчивым представлением, притворством и стремлением скрыть свои действия от чужих взоров. В политике он имеет величайшие достижения. В войне он также испокон века играл большую роль. В последнюю войну в этом смысле у наших противников с большим успехом действовали ловушки подводных лодок, а у нас — замаскированные вспомогательные крейсеры, например «Мёве» и «Вольф».

С точки зрения чисто материальной под морским камуфляжем разумеется фантастическая и разноцветная окраска судна. Найти для этого правильное сочетание красок было трудно. Уже вскоре после начала военных действий обе стороны начали игру в прятки. Но в открытом море судну почти невозможно спрятаться, на море нет никакого прикрытия и никакого подходящего фона, к цвету которого можно было бы приспособиться. Небо, светлое или темное, серое или синее, часто переливается всеми цветами и световыми тонами. Животные, которых можно было бы изучать, тоже редко встречаются на поверхности моря: немногие птицы — буревестники, чайки, гагары, из рыб — прыгающие из воды дельфины или акулы со своими спинными плавниками, как будто сделанными из каучука. К числу «самых невидимых» птиц относится антарктический альбатрос. Оперение его удивительно странного серосинего цвета, почти сливающегося с прозрачной синевой горизонта.

Союзники усиленно занялись разрешением проблемы «невидимости». В течение долгих лет войны делались поиски, разведки и опыты и в конце концов были достигнуты интересные результаты. Трудно, конечно,

утвердительно сказать, что судно только благодаря раскраске может на самом деле смело итти навстречу своей судьбе. Опыт показал, что, наоборот, несмотря на сбивающую с толка окраску, многие пароходы были торпедированы. Однако было много и таких судов, которым удавалось лишь благодаря их камуфляжу сразу ввести в заблуждение немецкие подводные лодки, а этого, конечно, было достаточно, чтобы получить возможность ускользнуть. Воля к победе заставила применять всякие, даже самые незначительные средства.

В 1917 г. можно было видеть группу зрителей, с большим любопытством и интересом стоявших перед одним из бассейнов ньюйоркского аквариума. В нем плавали миниатюрные модели подводных лодок. Вода была окрашена в разные цвета, и хотя прозрачность ее менялась, но освещение оставалось одинаковым. Результат этих опытов, которые позднее были продолжены в открытом море и на бо́льших объектах, был таков: подводная лодка с светлой окраской в нижней части и с узорами на верхней палубе, с искусно сделанными на наружной обшивке бортов «ложными тенями» оставалась почти невидимой с самолета, который ее искал, если она шла в подводном положении немного ниже поверхности воды. Интересное открытие!

Однажды мы сами произвели подобный опыт с *U-62* в водах Атлантического океана, очень чистых и прозрачных, около Азорских островов. Мы хотели на следующий день подойти очень близко к порту Понта Дельгада, но мы знали, что он имеет сильную охрану из бомбардировочных самолетов и охотников за подводными лодками. Наша лодка имела лишь легкий камуфляж. Несколько продольных черных полос на сером фоне. Повидимому, море приняло нас за одного из своих «живых существ» и потому уже само нас слегка «приспособило». Сквозь краски, покрывавшие железную обшивку корпуса лодки, проглядывала краснобурая ржавчина, а некоторые повреждения на палубе надстройки, вызванные действием волны, могли создать невольный камуфляж. Мы вообще хотели убедиться, возможно ли с гребной шлюпки увидеть подводную лодку, находящуюся в подводном положении, так как, к сожалению,

мы не имели в своем распоряжении самолета для такого рода опыта!

В один прекрасный день, когда море было гладкое, как зеркало, мы спустили вдали от острова нашу двойку, посадив в нее мичмана Иллинга и одного матроса, после чего лодка отошла и погрузилась. Затем мы с высоко поднятым перископом взяли курс на двойку, в последний момент опустили перископ и прошли под двойкой на 12 *м* глубины. Вслед затем мы повторили тот же эксперимент еще на 20 и 30 *м* глубины. Конечно, опыт этот не дал правильного представления, так как, разумеется, с высоты самолета море просматривается в глубину гораздо лучше, чем с маленькой гребной шлюпки. Но то, что нам рассказал Иллинг, когда мы его снова взяли на борт, было чрезвычайно интересно. Склонившись над бортом двойки, он мог отчетливо видеть подводную лодку во всю ее длину еще на 12 *м* глубины. На 20 *м* видна была лишь неясная длинная тень; на 30 *м* лодка была не видна. Таким образом, следует допустить, что на этой глубине нас мог еще обнаружить самолет. Жутко было, говорил Иллинг, слышать гуденье лодки из глубины. Шум этот доносился на поверхность даже из глубины в 20 *м*. Иллинг радовался тому, что опять стоит вместе с нами на палубе, и признался, что он и матрос ощущали в высшей степени странное чувство, очутившись вдруг на ореховой скорлупе среди необъятного океана.

Но для наших врагов главная задача состояла, конечно, не в том, чтобы сделать невидимыми свои подводные лодки, а в том, чтобы, насколько возможно, скрыть от взоров свои транспорты с войсками и торговые суда вообще. Но это было тем более трудно, что суда ведь не были защищены темным фоном или горизонтом, сливавшимся с морем, — их свободно можно было разглядеть в перископ подводной лодки, они выделялись на фоне неумолимого неба, если не были скрыты передним планом воды, как это бывало при очень большом расстоянии.

Это была на самом деле трудно разрешимая проблема. Суда благодаря раскраске не только должны были быть плохо видимыми, но их задачей было вводить в заблуждение и обманывать преследовавшую их подводную

лодку. Именно в этой области американцы стали большими мастерами; в течение всей войны они имели в своем распоряжении неисчерпаемые вспомогательные средства современных достижений науки и техники.

Вскоре путем опыта были достигнуты значительные результаты. Это, между прочим, отразилось также и на том, что страховые общества установили 50-процентную надбавку к премии за каждый «незамаскированный торговый пароход» («all uncamouflaged merchant steamers») на трансатлантической линии, а главное управление мореплавания установило четыре различные системы, по которым должна была производиться окраска судов. Капитан торгового судна мог выбрать из них такую, которая ему лучше подходила. Кроме того, пробовали «прятаться» и всякими другими способами. Укорачивая трубы, оставляли, если возможно, только одну мачту, — это затрудняло определение курса подводными лодками, — а механиков заставляли учиться ходить без дыма. Но несмотря на все эти опыты и достижения, действительность часто опрокидывала расчеты, потому что, как бы ни искусна была раскраска, никакая комбинация красок не была вполне подходящей для разных эффектов освещения неба и воды в различное время.

Даже погода и время года играли в этом отношении роль. В Средиземном море надо было «одеваться» иначе, чем в водах, омывающих Англию. Но всегда соблюдался тот принцип, по которому родственные краски резко противопоставлялись, создавались «ложные тени» и переходы от одного цвета к другому отнюдь не смешивались и не сглаживались. Одноцветность могла принести вред. При всех этих системах всегда преследовалась цель ввести в заблуждение подводную лодку в отношении размеров, дистанции, скорости и курса судна. Все эти сведения, оцениваемые обычно на-глаз, служили нам для расчета атаки и стрельбы торпедой. Искусственный бурун под носом оказывал при этом хорошую услугу, равно как и кажущийся укороченным корпус судна. Поэтому старались нарушить правильную перспективу и совсем спутать немецких подводников, стоящих у перископа, путем маскировки вертикальных линий и устранения основных углов.

К числу хитрых выдумок относился также «размалеванный конвой». Различные транспорты, а в числе их и бывший немецкий пароход «Фон Штейбен», имели наружную обшивку, раскрашенную под истребителя. В таком виде они дерзко и смело крейсеровали по Атлантическому океану, вводя в заблуждение даже английские дозорные суда, когда случалось подойти близко к английским берегам. Можно себе представить, как мы посмеивались про себя, когда встречали такого «раскрашенного» истребителя, и с особым удовольствием пускали его ко дну.

Однажды, плавая на *U-62*, я на собственном опыте убедился, насколько такая окраска на известных дистанциях и при определенных условиях действительно вводила в заблуждение.

Это было в один летний жаркий день в Атлантическом океане, приблизительно на широте северного берега Испании. В этом месте, в сущности, нельзя было ожидать какой-нибудь встречи. Кроме рубочного люка, мы открыли еще другой люк в носу лодки, чтобы впустить внутрь ее больше воздуха и света. Вдруг раздался крик вахтенного на мостике: «Два больших военных корабля, четыре румба справа!» Это было для нас настолько неожиданно, что мы скользнули под поверхность буквально «пикирующим нырком». Видимость не превышала 8 000—10 000 *м*. На море это не слишком большое расстояние. И вдруг сразу два военных корабля! Чорт возьми! Мы уже мечтали о двойном ударе и моментально погрузились, так как если рассчитывать на успешную атаку, то ни в каком случае нельзя было дать неприятелю первому заметить нас.

Когда улеглось наше первое волнение и лодка благополучно скрылась под водой, мы стали наблюдать в перископ, но в течение целых 5 минут ничего не могли обнаружить. В конце концов на востоке из тумана выступило какое-то странное пятно. С первого взгляда мне тоже показалось, что это военный корабль, затем их стало два, но шли они как будто совершенно разными курсами, хотя и держались близко друг к другу. На вид это было очень странно, точно это были сиамские близнецы. Нечего было и думать об определении их курса. Постепенно я начал видеть яснее и разглядел

трубу и четыре мачты. Пароход! Транспорт с войсками! Полным ходом мы вышли на позицию, чтобы выпустить торпеду, которая попала в «Аузонию», пароход компании Кунард. Если бы судно шло только одной милей дальше, то возможно, что оно вообще осталось бы скрытым от наших взоров в тумане горизонта. Несомненно, только благодаря камуфляжу «Аузония» так долго оставалась невидимой для нас. Спутанность всех углов и прямых линий судна вызвала иллюзию видимости «двух военных кораблей».

Но суть дела заключалась не в раскраске судна или вообще в маскировке материальной части, интереснейшей областью камуфляжа являлись: сокрытие собственных намерений, искусное использование неожиданного шанса; мнимые атаки, демонстративные маневры и принятие по собственной инициативе контрмер, расстраивающих планы противника.

Много говорят о преобладании техники в последней войне, о подавляющих массовых атаках, о сражениях с применением многочисленной и разнообразной материальной части и т. д. Из этого делается вывод, что в будущей войне действие боевой техники будет еще ужаснее. В этом есть доля истины. Однако техника сама по себе мертва. Всегда и везде воля человека, его мышление, планы широкого размаха, сила и способность воображения — вот что управляет материей и сражениями, принося в конечном счете победу или поражение. Так было тысячи лет назад, и никакая техника не изменит этого и в будущем.

Нельзя считать камуфляж приемом позорным или бесчеловечным. Довольно часто требуется огромная сила воли и смелость духа, чтобы мужественно и решительно его применить. Значительное число военных успехов было сведено на-нет благодаря его тайному влиянию. В стратегическом и тактическом отношениях оружие это часто является, быть может, бессознательным, но во всяком случае оно современное, очень подвижное и скрытое, если его искусно и в надлежащий момент применять; словом, это сильное и решительное оружие.

В единственном большом морском сражении в описываемую войну, сражении при Скагерраке, камуфляж

играл известную роль. В момент выхода германского флота из речных устьев флагманское судно «Фридрих дер Гроссе» обменялось по радио позывным сигналом с сигнальной станцией Третьего фарватера в Вильгельмсгафене. Такое простое с виду и, в сущности, искусное мероприятие было, однако, достаточным, чтобы скрыть от неприятеля выход в море германского флота. Благодаря этому еще в полдень 31 мая англичане думали, что германский линейный флот стоит на рейде в Яде, и вся битва, возможно, получила бы совершенно иной оборот, если бы Джеллико узнал, что Шеер уже идет ему навстречу.

Мы также пользовались во время подводной войны, где только было возможно, этим вспомогательным средством. Маскировать свои собственные планы, вводить неприятеля в заблуждение, разведывать его планы, своевременно принимать оборонительные меры, все видеть и никогда не давать видеть себя, «применяться» к обстановке в данный момент, оставаясь постоянно хозяином своих решений, делать всегда то, на что противник не рассчитывает, использовать все возможности для собственной безопасности и тем не менее подходить как можно ближе к противнику, — вот это была наша мимикрия, наш ежедневный и ежечасный камуфляж.

Уже при выходе из Германской бухты для похода на север вокруг Англии, столь опасного, если взглянуть на карту, ясно обнаруживались действия каждой лодки; сразу становилось видно, какая из них была «новичком» и какая испытала на себе уже все хитрости и коварства неприятеля и приняла контрмеры. Те, кому судьба благоприятствовала, ложились на курс в проход у острова Фэр (между Оркнейскими и Шетландскими островами). При дурной погоде или плохой видимости легко могло случиться, что вообще ни одно неприятельское судно не будет замечено. Тогда это становилось легким и совершенно безопасным делом. Но вот несколько дней спустя в этом же направлении следовала другая лодка. Последнее донесение о ее месте было получено из района Мэккль Флуг, северной оконечности Шетландских островов. После этого от нее никаких вестей не поступало. Прошло несколько недель тщетного ожидания, и лодка была объявлена пропавшей без вести во

время плавания вокруг Англии. Причина гибели осталась неизвестной.

Благоразумнее всего было держаться такого пути, где по обстановке противник не мог ожидать появления немецкой подводной лодки, и не появляться поэтому на маршрутах, непосредственно ведущих из Германской бухты, а придерживаться при выходе направления, например, на Норвегию, при возвращении — подходить на курсах, ведущих из Америки. Конечно, англичане подстерегали нас на тех путях, по которым мы с наибольшей вероятностью должны были проходить. Если неприятелю доставляли это «удовольствие», то уж наверное можно было ожидать ураганного огня и глубинных бомб, преследования истребителями и самолетами и других неприятных сюрпризов. К этим путям «конкуренты» наши, английские подводные лодки, питали особое пристрастие. Поскольку они находились преимущественно в подводном положении, то, конечно, они оставались невидимыми. Один лишь перископ выдавался над поверхностью воды, оставляя за собой едва заметный пенистый след. С пристальным и неподвижным взглядом, словно у крокодила, держался над водой «глаз» английской подводной лодки, жадно выслеживая добычу. Очень часто мы принимали плывущее по течению бревно, обломки или спинной плавник дельфина за неприятельский перископ! Иногда бывало и наоборот. В последнем случае что-то виднелось на водной поверхности, но раньше чем мы успевали разглядеть, опасный след водяных пузырьков уже приближался к нам. Многим немецким подводным лодкам не удалось уклониться от него.

В бою между двумя подводными лодками успех зависел от того, кто первый заметит противника. Поэтому английские подводные лодки днем держались под водой в надежде, что мы попадемся им в лапы. Но иногда им это надоедало, тогда они всплывали на поверхность и, чтобы обмануть нас, поднимали парус. Мы разглядывали такое «рыбачье судно» еще на горизонте и предпочитали, описав большую дугу, уклониться с пути этих «ныряющих парусников».

Однажды одной из наших подводных лодок пришлось тоже превратиться в парусное судно, чтобы ускольз-

знуть от неприятеля. 23 июля 1916 г. на *UC-6* произошла поломка дизельмотора в тот момент, когда лодка находилась в расстоянии 17 миль от английского восточного берега, недалеко от устья Темзы. Это было рано утром; подводная лодка за час перед этим, когда было еще темно, разошлась вплотную с истребителем. Каждую минуту можно было ожидать, что неприятель опять покажется где-нибудь на горизонте. Поэтому командир отдал приказ приготовить подрывные патроны, чтобы лодка не досталась неприятелю в случае какой-нибудь неожиданности. Затем командир задумался. Что же делать? По правде сказать, ничего нельзя было сделать. Лодка потерпела аварию и была почти неспособна двигаться. Вблизи никакой помощи, положение совсем отчаянное, казалось, никакого спасения нет. В это время подул свежий норд-вест, который сносил лодку от берега, и нашим подводникам пришла в голову мысль сделать парус. Так как парусная оснастка не входила в снаряжение подводной лодки, то осуществление этой мысли вначале встретило некоторые затруднения. Но в беде всегда появляется изобретательность. С помощью различных деталей палубного устройства и разных кусков парусины, разысканных по всем углам лодки и быстро сшитых вместе, был устроен парус, поднятый на выдвинутом вверх до отказа перископе. К счастью, на борту лодки оказался отпорный крюк, который и послужил в качестве гика для нашего паруса. Таким способом, пожалуй, было вполне возможно двинуться в путь и даже устроить небольшой «блеф» нашим английским «друзьям». Так экипаж *UC-6* пустился в плавание под парусом, от души смеясь над этой «мимикрией», но одушевленный непреклонной волей, насколько это от него зависело, не допустить своего поражения.

Переход совершался со скоростью 2—3 миль в час. По временам на горизонте показывались английские дозорные суда, но, к счастью, не настолько близко, чтобы счесть необходимым немного внимательнее разглядеть этот «жалкий парусник». Вскоре после этого открылся пловучий маяк у Нордхиндера и одновременно с этим показалась подводная лодка, с первого взгляда принятая за немецкую. Но подойдя на дистанцию 1 000 *м*, эта «неприятная родственница» погрузилась.

Быть может, она что-то заметила и хотела под водой поближе рассмотреть «парусник». *UC-6* не заставила себя долго ждать и в свою очередь быстро исчезла с поверхности. Перед тем на лодке тщательно упражнялись, чтобы научиться быстро убирать импровизированный парус, так что процесс погружения требовал не более минуты. Затем *UC-6*, находясь в подводном положении, была отнесена течением к Каналу. С наступлением темноты лодка опять всплыла в надводное положение. Ветер значительно посвежел, и *UC-6* в течение ночи шла «на всех парусах» к югу. В это время поднялся туман, который и на следующее утро не рассеялся. Под его покровом лодка приблизилась к пловучему маяку банки Шоуэн, туманные сигналы которого были ею услышаны. В этот же момент была замечена еще одна подводная лодка, оказавшаяся на этот раз на самом деле родственной: это была наша *U-19*, возвращавшаяся в базу. Быстро был подан буксирный трос, и *UC-6* на буксире *U-19* продолжала последнюю часть своего плавания, направляясь к фландрским берегам. В тот же вечер лодка благополучно входила в Зеебрюгге. Расстояние, пройденное *UC-6* под парусом, составило 52 мили.

Встреча в открытом море с неприятельской подводной лодкой, шедшей в надводном положении, всегда представлялась делом немного опасным, но в высшей степени интересным. Мы отлично знали друг друга, не будучи знакомы. Но именно поэтому противники относились друг к другу с недоверием. Первое знакомство часто бывало трудным, так как издали подводные лодки были похожи одна на другую, как две капли воды. Даже в своем внутреннем устройстве немецкие и английские лодки мало чем отличались. Море, по которому мы плавали, было для нас в равной мере защитой и угрозой. В одинаковой степени мы зависели от исправной работы механизмов лодки и бдительности экипажа. Одна и та же для всех борьба за воздух и свет, общая судьба и крепкие товарищеские отношения между офицерами и матросами. Один английский писатель, описывая характерные черты, присущие всем подводным лодкам, высказал в заключение полное юмора сравнение: «Подводные лодки, как кошки; они никогда

не скажут, с кем они провели последнюю ночь, но спать они могут сколько угодно».

Очень часто в минуты опасности наши подводники, будь то простой рулевой или моторист, мгновенно давали дельные советы. Однажды *U-86* проходила в темную ночь через пролив Дувр—Калэ. В самый последний момент лодка изменила курс, чтобы обойти огромный буй (повидимому, один из тех, которые поддерживали тяжелые боковые заграждения), как вдруг слева показалась хорошо знакомая, страшная «тень истребителя». Погружаться было уже поздно, да и, кроме того, в этом районе наверное были поставлены мины. Вдруг раздается чей-то голос, инстинктивно подсказавший правильный маневр: поставьте отличительные огни и «притворитесь невинными». И сразу яркий красный свет ослепил зрение истребителя. Одновременно немцы послали по Морзе опознательный сигнал, трудный для прочтения. Тигр уже готовился сделать прыжок, но теперь спрятал свои когти. Это было, конечно, одно из патрульных судов, которое хотело, чтобы истребитель знал, что это «друг»! Так подводная лодка и истребитель прошли совсем близко друг от друга, шумя своими машинами.

Как всегда, все зависело от того, насколько быстро умели ориентироваться в обстановке и использовать ее к своей выгоде. Розе, наш «американец», однажды на *U-53* потопил пароход при помощи радиотелеграфа.

Шел артиллерийский бой у северных берегов Ирландии. Пароход обращается в бегство, не желая сдаваться, дает сигнал «SOS» и связывается по радиотелеграфу с Малин Хэд, береговой сигнальной станцией северной Ирландии. Розе прислушивается с напряженным вниманием и манипулирует конденсатором своего собственного передатчика, пока ему не удается достигнуть приблизительно одинакового «тона» с сигнальной станцией, ее низкого и гудящего звука.

После этого с подводной лодки передают по радио, применяясь к береговой станции: «Покиньте ваше судно, пока не повреждены шлюпки». Подпись: «Малин Хэд».

Пароход сразу останавливается, прекращает стрельбу и сдается.

Описываемое событие происходило на высоте Гибралтара в один из летних дней. *U-62* шла с севера и должна была встретиться на далекой чужбине в открытом океане, в 160 милях от Гибралтара, с двумя подводными крейсерами, которые шли из Монровии. В предшествовавшую ночь между нами была установлена радиосвязь, и посредством коротких сигналов мы условились о нашем рандеву на следующий день в 7 часов вечера.

Лодка направилась прямо к этому месту. Нам оставалось итти еще около получаса, после чего подводные крейсеры должны были появиться на горизонте. Погода была прекрасная. Все люди, не занятые работой, стояли наверху и высматривали своих «толстых» друзей. Встреча в море с дружественными подводными лодками представлялась событием в высшей степени интересным. Можно было обменяться важными новостями и запастись продовольствием. Но главное, подводные крейсеры, возвращавшиеся на родину, должны были передать свои неиспользованные торпеды и лишнее топливо, чтобы мы получили возможность дольше оставаться в море. Перегрузка была назначена ближайшей ночью, в одной из пустынных бухт побережья. Но море велико и широко. И естественно, что таким низким судам как подводные лодки особенно трудно сразу найти друг друга. Мы долго и тщетно искали на горизонте при помощи сильных биноклей, как вдруг один матрос закричал: «Белые звезды, шесть румбов справа!» Мы напряженно смотрели по указанному направлению, действительно, там над морем блестело что-то похожее на белые звезды. Может быть, таким способом подводные крейсеры думали привлечь наше внимание?

Мы изменяем курс с расчетом пройти на довольно большом расстоянии от места рандеву. Так шли мы около 20 минут, как вдруг перед нами появились на поверхности темные спины большого стада китов, которые пускали высокие фонтаны воды, блестевшие на солнце. Вот это-то и были «белые звезды»! Тотчас же мы повернули на обратный курс и снова пошли к месту рандеву. В тот же момент на горизонте поднялось высокое облако от взрыва. Что бы это могло быть? Взрыв здесь, в открытом океане? Жуткая дрожь охватила нас.

А, может быть, это подводные крейсеры выстрелили из своих 15-*см* орудий, чтобы мы их заметили? Вскоре загадка разъяснилась.

Мы получили радиограмму от одного из подводных крейсеров: «Внимание! Неприятельская подводная лодка!»

Второй крейсер *U-154* был поражен торпедой с английской подводной лодки как раз на месте встречи и со всем экипажем исчез в облаке от взрыва, которое мы видели.

К счастью, там были киты со своими «белыми звездами», иначе Германия наверное потеряла бы в этот день еще одну подводную лодку.

АТАКИ КОНВОЕВ

Конвой — это караван торговых судов, который во время войны собирается в назначенном порту, чтобы отправиться в плавание под охраной и прикрытием военных судов. Все эти суда следуют вместе (отсюда слово «convoi») под командой судна-вожатого и отпускаются в самостоятельное плавание к портам назначения только тогда, когда опасная зона уже пройдена.

Короче говоря, конвой, состоящий из торговых и военных судов, — это картина отношений, существующих между морской торговлей и морским могуществом; он является живым и концентрированным выражением всех тех факторов, которые играют крупную роль в жизни приморских народов.

Сбор судов в заморских портах в спокойных условиях и способ их нагрузки зависят от четкости и безопасности колониальных связей. Сбор участников конвоя в портах отправления должен производиться с наибольшей осторожностью и при соблюдении полной тайны; при этом предполагается наличие опорных пунктов, которые возможно охранять настолько, чтобы конвой не был захвачен врасплох и уничтожен противником еще в процессе своего формирования. Как только конвой выходит в море, он подвергается опасности нападения, и здесь ясно обнаруживается уязвимость морских интересов. Все эти суда с их ценными товарами, стоимость которых исчисляется в миллионах, суда невооруженные или легко вооруженные могут при случае попасть в объятия неприятельских крейсеров. Поэтому конвою требовалась защита. Занять море или запереть его на замок невозможно. Поэтому не-

обходимо, чтобы торговые суда сопровождались военными судами, а если противник силен, то и целыми эскадрами.

Если происходит столкновение, обе стороны сражаются за свободу морской торговли, как за приз. Если конвой благополучно достигает порта назначения, то это доказывает, что, кроме способностей и ловкости руководителя, все силы, составляющие «морскую мощь», хорошо слажены. Страна снова снабжается ввозными товарами, ее нужды удовлетворены. Ее собственная морская мощь, созданная в целях торговли, оправдала возлагаемые на нее надежды и снова окрепла.

Возможно, что конвой существовал уже в седые древние времена. В истории понятие это впервые появляется после открытия Нового света и в особенности в эпоху парусного флота, когда положение первой морской державы завоевывалось Англией в боях против испанцев, французов и голландцев.

Это была пора беспощадной эксплоатации вновь приобретенных колоний и борьбы за них, эпоха «серебряных флотов», которые приходили из Америки и Ост-Индии, чтобы выгрузить свои сокровища в европейских портах. Успешным обеспечением конвоев охраной знаменитый голландский адмирал Рюйтер стяжал себе известность в англо-голландских войнах XVII столетия. Англо-французские морские войны конца XVIII столетия также являлись борьбой за господство на торговых путях. В 1781 г. английский конвой, шедший из Вест-Индии, стал добычей французских военных судов, и в том же году английский адмирал Кемпенфельдт уничтожил неприятельский конвой у мыса Уэссан. Некоторое время спустя английскому адмиралу Хоу удалось благополучно провести конвой в Гибралтар, лишенный всякого подвоза.

С течением веков Англия установила торговые сношения со всеми народами мира и упорно защищала их от многочисленных врагов. Между песчаными отмелями и береговыми утесами, на глубинах моря, омывающего Британские острова, лежат в виде истлевших остатков исчезнувшие следы этой истории, одушевленной образами великих героев моря, — высокобортные трехпалубные корабли и стройные фрегаты испанцев,

голландцев, французов и англичан. Кожаные куртки германских подводников и их стальные суда, должно быть, странно выглядят в этом оригинальном обществе посреди тлеющих колониальных сокровищ, широкополых шляп голландских моряков, заржавевших пушек и абордажных топоров английских мореплавателей. Сыпучий песок заносит их.

Во время мировой войны термин «конвой» снова появился, когда в 1914 г. Антанта задумала перевозить свои колониальные вспомогательные войска на западный театр военных действий. Почти в то же время большие транспортные флотилии отплывали из Индии, Австралии и Канады. Тогда у нас не было никакого действительного средства, чтобы их задержать.

Собственно говоря, канадскому конвою мог угрожать только «Карлсруэ», который в начале войны крейсеровал в вест-индских водах, — крейсер хотя и быстроходный, но слабо вооруженный по сравнению с превосходными силами противника. Несмотря на это, конвой долгое время не отваживался выходить в море, опасаясь атаки со стороны германских броненосных крейсеров, в этот промежуток времени покинувших родину. За «Карлсруэ» месяцами охотился целый флот неприятельских крейсеров. Торговые суда одно за другим становились жертвами его, он оставался кораблем-невидимкой и носился призраком по морям, как настоящий дьявол.

Австралийский конвой был составлен в Сиднее. Поблизости находился «Эмден» — крейсер более тихоходный и слабый, чем его собрат «Карлсруэ», но управляемый таким же смелым экипажем. Замечательное совпадение: граф Шпее у Фальклэндских островов, как и капитан 1-го ранга фон Мюллер, хотел разрушить неприятельскую разведывательную станцию, в частности, радиостанцию на Кокосовых островах в Индийском океане. Тем временем австралийский конвой, эскортируемый пятью военными кораблями, английскими и японскими, в том числе и английским крейсером «Сидней», тронулся в путь и в тот же день проходил в большом расстоянии от островов. Радиотелеграфист на Кокосовых островах еще успел в момент появления «Эмдена» послать по свету крик о помощи: «Чужое судно перед

входом в бухту». После этого десантный отряд с «Эмдена» разрушил станцию. Роковой сигнал был перехвачен неприятелем; «Сидней», круто повернув в сторону, отстал от вверенного ему «стада» и полным ходом бросился к Кокосовым островам, чтобы там разгромить «Эмден» из своих более крупных и дальнобойных орудий.

Индийский конвой был проведен через Суэцкий канал в Средиземное море и благополучно достиг южных французских портов.

В эти первые месяцы войны еще не было ясного представления о возможностях применения подводной лодки как оружия уничтожения торговли. В 1915 г. положение было иное, и в Лондоне ломали себе голову, как найти средство против этой «подводной чумы». 1916 год — роковой год, быть может, самый решающий за всю войну. Мы, немцы, отступили перед протестами нейтральных держав, в особенности Соединенных штатов, и почти совсем прекратили подводную войну. Англия получила передышку и использовала это время, чтобы найти новое средство обороны и прежде всего — возможность беспрепятственного его развития и организации. В это время возникла также мысль соединять в конвои не только транспорты военных материалов, но и все торговые суда вообще. Организация конвоев, оповещение и вождение судов (скорость хода конвоя устанавливалась применительно к самому тихоходному его участнику), конечно, требовали напряженных усилий, огромного личного состава, большого расхода материалов и денег, и это значительно замедляло темпы снабжения Англии, но выгоды были очевидны. Вследствие перерыва подводной войны в 1916 г., на который мы сами согласились, весной 1917 г., вскоре после начала неограниченной подводной войны, германские подводные лодки натолкнулись на отлично организованную и хорошо действующую систему конвоев, что очень затруднило их работу. Подводная лодка имела, конечно, разнообразное оружие — торпеды, пушки, мины и подрывные патроны, она могла захватывать торговые суда в качестве приза и т. д.; но против конвоя действительным было одно средство — торпеды.

Современный конвой состоял из 3—5 колонн пароходов самого различного тоннажа. Во главе обыкновенно шел старый крейсер (новый крейсер неохотно подвергали такому риску, так как он был нужен для других целей). Скорость походного движения была 8 миль в час. Днем шли зигзагообразным курсом, что требовало большой сноровки от капитанов торговых судов, ночью двигались прямым курсом. Впереди и по бокам конвой прикрывался множеством истребителей. Конвой замыкало несколько быстроходных дозорных судов, которые в случае поражения торпедой какого-либо судна конвоя бросались к тому месту, где пенящийся след от выпуска торпеды выдавал подводную лодку, чтобы уничтожить ее залпами глубинных бомб.

Совсем в хвосте, далеко, далеко позади конвоя, пыхтел иногда довольно старый и невзрачный пароход, который, «быть может, вследствие порчи машин отстал и был с презрением покинут начальником конвоя». Если неопытный командир подводной лодки нападал на такое судно, то разыгрывалось представление, различные акты которого я описал в главе «Суда-ловушки».

Когда конвой подходил близко к берегам, то его эскорт усиливался. Наконец, он входил в порт прибытия, нередко со значительными потерями, окруженный множеством истребителей, охотников за подводными лодками, дозорных судов, быстроходных катеров, под охраной самолетов и дирижаблей, и там уже расходился целиком или небольшими группами.

Уже летом 1917 г. я в разное время чувствовал присутствие поблизости от меня неприятельского конвоя и однажды даже заметил над горизонтом клубы дыма поразительного количества судов. Но каждый раз различные неблагоприятные обстоятельства мешали мне произвести атаку. Океан так обширен и, кроме того, так часто бывает окутан густым туманом и дождевыми тучами, что гораздо легче выследить и поймать в джунглях настоящего слона, чем обнаружить на поверхности моря даже огромное и само по себе заметное «стадо» судов.

Конвой, разумеется, не пользовался обычными торговыми путями, а имел особые маршруты движения, которые постоянно менялись.

Первая моя встреча с конвоем была для меня совершенно неожиданной. Это случилось в конце лета 1917 г., в одну особенно темную ночь. Свинцовые тучи низко нависали над морем, и дождевые завесы по временам закрывали немногие оставшиеся светлыми места на горизонте. После обеда мы издали взглянули на причудливые очертания острова Сен-Кильд и легли на курс к югу вдоль западной стороны Гебридских островов. Мы хотели на следующий день войти в Ирландское море через Северный канал.

Около 1 часа 30 минут ночи меня разбудил матрос, посланный верхней вахтой: «Белый огонь, — два румба слева».

Поразительно, как быстро просыпаешься при таком донесении.

Быстро надевая непромокаемый плащ, я бросаю взгляд на разложенную на моем письменном столе и ярко освещенную карту. Этот огонь не мог быть маячным огнем! Мы должны были увидеть огни Иништрахэла на северо-западной оконечности Ирландии не ранее 5 часов утра. Значит, это какое-то судно! Но белый огонь, да и вообще огонь здесь, во время войны, под открытым небом в Атлантическом океане?

Я поднимаюсь из люка рубки, и меня охватывает непроницаемая тьма. Я едва могу различить фигуры людей, стоящих рядом со мной на мостике. Яркий свет внутри подводной лодки еще рябит и ослепляет мои глаза. После большого напряжения я, наконец, вижу белый огонь в четырех румбах слева. Это совсем обыкновенный белый огонь, слегка вспыхивающий.

Но что там, слева по носу?

«Сильный ливень», — говорит вахтенный офицер.

Я пристально, как зачарованный, вглядываюсь в этом направлении и различаю в ночной тьме нечто гигантское, темное, неопределенное. Но ведь это невозможно! Совершенно невозможно, чтобы темнота могла быть столь черной, как чернила! В тот же миг это нечто растет, становится больше, чернее и длиннее... И вдруг нас словно удар хватил. Со всех сторон из ночной темноты вырастают и окружают нас страшные громады. Точно по мановению жезла они появились здесь. У нас захватило дух.

Я кричу: «Мы находимся посреди конвоя! Право на борт, полный ход вперед! Курс 270°!»

В тот же момент над нами поднимается с левого борта корпус огромного парохода, в расстоянии чуть ли не 100 *м*. Бесшумно приближается к нам мрачное судно, как ночное привидение. Когда мы благополучно закончили поворот, другое большое судно проходит, едва не касаясь нашего правого борта. Теперь суда подходят со всех сторон и быстро сближаются.

Тревога!!!

Прежде всего нам нужно выбраться отсюда и как можно скорее! Разумеется, я не имел никакого понятия о том, какой курс держит конвой. Но в такие моменты опыт действует механически, и что-то мне подсказывало, что в этом месте конвой мог держать курс только на восток или на запад. Так как мы держали курс на юг, то и вошли в середину построения. Следовательно, только восточный или западный курс, все равно какой, может вывести нас из положения, при котором нас могли таранить. То, что мы погрузились незамеченными и нетараненными, на самом деле было чудом! Мы слышали, как над нами шумят винты судов, но уже через 10 минут снова наступила тишина.

«Всплывать!»

«Заполнить все торпедные аппараты! Будем сближаться для ночной атаки в надводном положении!»

Вскоре мы опять видим силуэты замыкающих колонну судов. Последнее из них слишком мало, поэтому мы выбираем второе — большой, глубоко сидящий пароход. Как раз когда мы собираемся занять позицию для атаки, мы еще во-время замечаем тень истребителя перед нами. Значит на другую сторону!

2 часа 10 минут. Дизельмоторы работают с предельной силой.

2 часа 15 минут. Торпеда выпущена, она движется, сильно шумя и поднимая к небу величественный огненный столб. Попадание в бок англичанина.

Белый огонь был кормовым огнем одного неприятельского крейсера, флагманского корабля конвоя. Ничего не подозревая, мы подошли по траверзу конвоя и попали между крейсером и первым судном. Вследствие сильного ливня суда сливались с ночной тьмой, так

что распознать их мы смогли только тогда, когда мы уже находились между ними.

Вскоре после этого, осенью 1917 г., конвои стали уже появляться на море почти ежедневно. К этому времени относится также моя первая «профессиональная» атака на конвой, т. е. атака днем при подводном положении лодки.

Вечером 13 октября подводная лодка *U-62*, успешно поработавшая в течение дня на линии пароходного движения, находилась вблизи островов Силли. В ушах еще звучали разрывы глубинных бомб. В это время над морем спустилась темная октябрьская ночь. Маяк мыса Лизард с высоты крутых берегов бросал сноп света над Каналом и своими огненными руками указывал путь и другу и врагу. При последнем отблеске я бросаю в перископ взгляд вокруг и вижу вдали в море таинственное судно вне досягаемости для обстрела. Две высокие трубы, растянувшийся в длину черный с белым корпус, расписанный фантастическими фигурами. «Летучий голландец!» Сердце у меня колотилось, готовое разорваться. Отличный экземпляр дичи! Если бы можно было ее поймать! Охотник поймет меня, как я вздрогнул, глядя в полутемный окуляр перископа, когда эта редкая птица вдруг бесшумно пролетела мимо. Так впервые сплелись нити нашей судьбы. Через шесть дней, 19 октября, мы уже скрестили шпаги. Это был один из моих самых волнующих и успешных дней за войну. Но раньше я должен рассказать историю этого дела.

Это звучит довольно смело, когда при отсутствии видимой связи между событиями подводной войны собираются повествовать об «истории». Конечно, случай и удача играют здесь крупную роль. Но и счастье должно быть заслужено и его надо искать. В практике подводной войны действие стояло на первом плане. Всякое соображение и всякое решение признавалось правильным или ошибочным лишь вслед за событием. В этой зависимости всякое дальнее плавание представлялось отдельным предприятием, цепью событий, начало которой лежало в мудрой и гибкой мысли того, кто единственно нес ответственность за успех.

Итак этот приз пока ускользнул от нас. Но силуэт судна отчетливо запомнился мне. Две высокие трубы, близко расположенные одна от другой, длинный, невысокий корпус со слегка выдвинутым вперед носом, — все это запечатлелось в моей памяти, как на фотографической пластинке.

К счастью, мне недолго пришлось горевать по поводу упущенного случая. В тот же вечер нам удалось потопить несколько пароходов у самого берега. И ближайшие дни были полны опасных приключений.

Утром 14-го нас атаковал самолет. При ярком солнечном свете он незаметно подкрался и так засыпал нас бомбами, что это могло стоить нам жизни. К счастью, мы шли в подводном положении, и нас отделял от бомб слой воды, по крайней мере, в несколько метров. Однако под действием взрывов образовался внезапный диферент на корму, так что нос высоко поднялся и вместе со всей рубкой вышел из воды, словно акула со своими спинными плавниками. Ужасное ощущение испытали мы в этот момент, как будто мы вынуждены были ждать, что вот-вот на нашу голову свалится толстый кирпич. К счастью, летчик уже сбросил весь свой запас бомб.

Следующий день был полон неожиданностей. По дозорному судну в бухте Пензанс я обнаружил конвой, стоящий на якоре. Точно притянутый магнитом, нос нашей лодки повернул внутрь бухты. Но виноград был еще зелен, и я своевременно замечаю, что конвой стоит за крепкой сетью под охраной рыболовных судов. Пришлось поэтому запастись терпением и выжидать, пока вечером судно не выйдет за сеть в море. Но мне не повезло. Вследствие продолжительного нахождения в подводном положении условия давления воздуха внутри подводной лодки изменились и подействовали также на механизм торпед[1]. Во всяком случае я промахнулся, три раза промахнулся. Только 18 октября, после того как наши торпеды были подвергнуты основательной регулировке, с нас спали оковы.

---

[1] Весьма спорная и сомнительная причина неисправности торпед. Здесь следовало бы искать нечто другое. — *Ред.*

Утром близ островов Силли показался конвой из 23 пароходов. Мы сразу взяли «на прицел» головное судно левой колонны. Но один истребитель мешает мне выпустить торпеду. Мы погружаемся под первую колонну и стараемся снова всплыть на поверхность между первой и второй. Однако это происходит слишком медленно. Я отлично чувствую, что мы слишком близко подходим к средней линии пароходов. Мы находимся посреди конвоя, слепые, у самой поверхности! Я уже слышу удары винтов вблизи нас! «Всплыть выше! Всплыть выше!» Я прижимаю глаза к резиновой раковине окуляра на перископе и крепко схватываю ручку, чтобы иметь возможность сразу при всплытии быстро поворачивать перископ. Наконец, наконец-то вода зеленеет, становится светлее и прозрачнее. Вдруг воздушные пузыри и ослепительный блеск. И одновременно я с ужасом вижу, что передо мной серая стенка судна. Я отчетливо различаю отдельные головки заклепок на стальных листах судна. Мы тараним или нас таранят. Что-нибудь да должно теперь случиться! Положение безнадежное! Даже сегодня у меня волосы становятся дыбом, когда я об этом вспоминаю. Но океан велик, и доброе провидение простирает свою руку над нами. Так мы и ушли, проскользнув на этот раз под самой кормой парохода. Но то, что мы всего через несколько минут после этого выпустили торпеду в пароход третьего разряда «Мадура», — это было просто дерзостью. Внимание англичан было сосредоточено на наружной части конвоя. И на самом деле никто не мог догадаться, что мы подошли изнутри. Мы одни знали, что все это произошло вовсе не по нашей доброй воле.

При сиянии восходящего солнца настало утро 19 октября. В 9 часов утра, когда мы только что окончили завтрак и дым первой трубки в виде голубых облачков носился над нашим мостиком, на западе появляется пароход. На наш предупредительный выстрел он отвечает огнем из своих двух орудий, и между нами завязывается сильный артиллерийский бой. Это американский пароход «Люкенбах», судно водоизмещением около 5 000 *т*, капитан которого храбро и упорно защищает свой груз. Бой продолжается несколько часов. Моя команда увлекается делом и даже посмеивается над

воем и треском снарядов, падавших вокруг нас. Это, наконец, настоящая борьба на воздухе и при свете. Бой бодрый и радостный, потому что можно было видеть и захватить противника. По временам пароход пытается вызвать радиограммой помощь. Повидимому, он пострадал во время боя. Но он крепится и посылает донесение: «Still afloat and fighting» («Все еще на воде и веду бой»).

Около полудня на горизонте появляется облако дыма, быстро увеличивающееся. Истребитель! Мы ясно видим в сильный бинокль небольшую рею радиотелеграфа на передней мачте. Ввязываться в открытый артиллерийский бой против хорошо вооруженного парохода и истребителя — это было слишком много для нас! Поэтому мы вынуждены укрыться под защиту стихии. Как раз в тот момент, когда мы собираемся войти в люк рубки, раздается оглушительный треск на нашей носовой палубе. Истребитель попал в нас. Обломки, осколки снарядов, оторванные куски троса гудят мимо наших ушей. Несколько человек оглушены, но, по счастью, никто не ранен. Раздумывать долго не приходится. «Наверх» — это равносильно нашей гибели. Поэтому «вниз»! А если прочный корпус пробит?

При погружении я еще вижу через иллюминаторы рубки последние попадания, и затем — мы под поверхностью. Из всех отсеков поступают успокоительные донесения: прочный корпус не поврежден. Неприятельским снарядом сбито несколько «украшений», но других повреждений нет. Вздох облегчения. Солнце так ярко светило в «аквариуме», и у нас на самом деле не было настроения предоставить истребителю наверху возможность загнать нас до смерти или итти навстречу гибели на глубине.

Под водой раскрывается фантастическая картина. Толстые тросы растянуты по всей лодке. Сетевые отводы разорваны и тянутся теперь на корме в виде извилистых линий вокруг винтов. Все это можно хорошо видеть в прозрачной воде через иллюминаторы рубки. Слава богу, что истребитель был так занят пароходом, тяжело пострадавшим в бою, что ничем больше не интересовался. Мы оставались еще около часа под водой, останавливая попеременно электромоторы, чтобы ни

один из стальных тросов не попал в винт; затем мы всплыли на поверхность и нашли море пустынным. Повреждения, полученные нами в бою, быстро были исправлены, и разбитая верхняя палуба так хорошо была приведена в порядок крепкими руками матросов, что мы могли отлично держаться на море. Вскоре мы опять нашли «нашего друга» «Люкенбаха». Мы как раз обсуждали вопрос, не лучше ли выждать наступления темноты для новой атаки, как в противоположном направлении показался за горизонтом целый лес мачт. Опять конвой и на этот раз очень многочисленный. Впереди в середине большой океанский пароход с двумя высокими трубами, выглядевшими над горизонтом, как уши зайца. Поэтому мы опять быстро погружаемся — с пушками нам делать нечего. А не выпустить ли последнюю торпеду? И с легкой дрожью чрезмерно натянутых нервов — результат волнений последних часов — мы идем навстречу новому противнику.

Та же картина, что и накануне, — пароходы всяких размеров (общим числом 23) и вокруг них, как овчарки при стаде, несколько истребителей — серых, с короткими носами, с трубами, близко поставленными друг к другу, и с наклоненными мачтами. Воинственный вид! Я мог еще поднять перископ, чтобы вполне спокойно разглядеть построение конвоя от подводных лодок. Я уже знал, что в середине конвоя должен находиться этот двухтрубный океанский пароход с фантастическими фигурами, выкрашенный черным по серому. Мой план заключался в том, чтобы предоставить конвою «перебежать» ко мне. Благодаря счастливому случаю я находился в направлении их курса почти в середине конвоя, и мне не нужно было слишком много маневрировать. На расстоянии около 3 000 *м* я показывал перископ очень редко. Мы переходим на тот же курс, которым следует противник, и идем под перископом перед конвоем, который постепенно приближается к нам. С этого момента до выстрела проходит еще около 10 минут, в течение которых я изредка взглядываю в перископ и поэтому ни на одну секунду не теряю из вида, лучше сказать из памяти, общей картины. Ведь можно представить себе «зрение» в перспективе чайки, опустившейся на поверхность моря. Никогда в жизни

не забуду я этих конвойных атак! Это было во всех отношениях 100-процентное напряжение, которое требовалось в такие минуты от подводной лодки и ее экипажа.

Теперь над нами проходит первый истребитель — «передовой всадник». С шумом проносится он в 300 *м* от нас с правого борта. Затем еще четыре, это уже более неприятно. Они появляются в разных местах перед головным судном, часто и быстро меняя курс. Картина продолжает меняться с большой быстротой, могущей ввести нас в заблуждение. Для размышления времени больше не оставалось. Воля, инстинкт и счастье должны помочь. Один из истребителей ворочает по направлению к нам! При перемене курса он сильно кренится. Видел ли, слышал ли он нас? Вдруг волна ударяет по перископу, и я ничего не вижу. Держит ли он курс на нас? Если это так, то через 30 секунд он здесь. «Выдерживать, выдерживать!» — подсказывает мне внутренний голос. Чорт возьми, если бы только можно было видеть! А тут совсем близко с левого борта шум тяжело вертящихся винтов! На несколько секунд я прячу перископ совсем под поверхность. Затем я опять бросаю молниеносный взгляд. Истребитель как раз прошел мимо позади нас. Расстояние до судов еще около 500 *м*. Величественно выдвигается колосс в середине конвоя прямо на нас. Теперь я узнаю в нем «нашего друга» 13 октября — «Летучий голландец!» Ему не пройти второй раз перед носом лодки!

Я не знаю, сумею ли я понятно описать то безумно нервное утомление, которое вызывает такая атака. Наша лодка имела 6 *м* в ширину и 70 *м* в длину! Следовательно, она была значительно больше натуральной величины кита. Притом она была неповоротлива, как черепаха на суше. А между тем мы должны были не только скрытно прорваться сквозь целое охранение, но и в надлежащий момент оказаться в надлежащем месте и в единственно правильном положении, которое позволило бы нам сделать выстрел. Так как теперь мы находились в середине конвоя, то нужно было вести продолжительное наблюдение вокруг нас — на 360°. В конце концов нас могли сдавить с обоих боков. Но угол зрения перископа равен всего 30°. Можно себе представить, что

это значит! Я знаю только одно, что весьма часто в такие моменты пот градом лился с меня уже от одного физического напряжения.

Теперь настали последние минуты перед выстрелом. В самой лодке царила мертвая тишина, если не считать едва слышного шума от медленного вращения винтов.

В рубке отрывистые команды: «Какой курс?» — «125 градусов!» — «Ложиться на 110 градусов! Оба электромотора, малый ход, вперед!» (чтобы не подойти слишком близко). — «Так держать!»

Вдруг один большой пароход, находящийся в непосредственной близости к моей цели, быстро выдвигается из строя вперед и угрожает стать на линии выстрела. У меня забегали по спине мурашки... Если он слишком рано закроет намеченную цель, выстрел не удастся! Или же мне стрелять в пароход, выходящий вперед? Но это невозможно! Дистанция была не более 60—80 *м*, а выстрел при таких условиях был равносилен самоуничтожению лодки и собственному самоубийству. В таком случае надо быстрее пройти к цели и сейчас же выстрелить! Ну, в добрый час! Торпеда должна еще пролететь под носом слишком торопливого парохода, затем у нее свободный путь на ближайшие 300 *м*.

Последний взгляд, я еще раз смотрю на большие трубы моей цели, возвышающиеся над другим пароходом. И вот раздается команда: «Пли!» Нервное напряжение ослабевает.

«Оба электромотора, полный ход вперед!» — «Погружаться на 50 метров!»

Теперь пора, время не терпит, если мы не хотим погибнуть!

Около меня в рубке стоит мой блестящий штурман Бенинг, с улыбкой непоколебимого спокойствия: «Подстрелили все-таки, господин капитан-лейтенант?»

Стрелка секундомера вздрагивает. 10 секунд, 12, 15... после вылета торпеды, 22... 25, 32... секунды. Наконец, сильный взрыв, за ним другой, более слабый. Но толстый нарушитель спокойствия направляется прямо на нас.

Бенинг сует часы в карман: «Какого он размера, господин капитан-лейтенант?»

Раньше, чем я успел ответить... рррумс! трах! Глубинная бомба. Мы сразу опускаемся на 50 *м*. Поток бурлящей воды от взрыва бомбы окружает лодку, как если бы она плавала в зельтерской воде. Рррумс! Еще одна, но уже слабее. Мы настораживаем слух, и я вывожу лодку в открытое море, описывая пологую кривую под конвоем. Под толстым брюхом парохода мы в наибольшей безопасности. Затем все стихает. Наверху, конечно, много дела из-за смертельной раны. В рубке мы пожимаем друг другу руки.

С наступлением темноты, около 8 часов вечера, мы всплываем в надводное положение. Море пустынно, только с правого борта кормы видна толстая черная громада с сильным креном, две длинные и тонкие темные тени! Ага!

Вслед затем радиограмма: «We have been torpedoed, sent rescue, our position 48° Nord, 9° 20′ West» («Мы подорваны торпедой, шлите спасение, наше положение 48° норд, 9°20′ вест»).

Мы выжидаем в темноте. По временам нас беспокоят истребители, которые надеются разыскать лодку впотьмах. В 10 часов вечера последнее радио: «Orama now sinking» («Орама тонет»).

Так это «Орама», английский вспомогательный крейсер Восточной пароходной компании, 12 928 *т*! Это был, конечно, хороший улов! В 1914 г. «Орама» принимал участие в преследовании эскадры немецких крейсеров под командой фон Шпее, в бою с «Дрезденом» и в сражении у Фальклэндских островов.

С глубоким удовлетворением донесение об атаке было записано по свежей памяти в журнал военных действий. Затем был устроен «всеобщий коньяк» в двойной порции и на лодке воцарилось очень радостное настроение.

С внушительной цифрой 31 912 *т* потопленных судов мы можем явиться домой.

Мы шли «полной скоростью» на север по фосфоресцирующему морю с попутным ветром. Курс на родину! Над нами светлое, усеянное звездами небо, внутри нас пламенная радость успеха, добытого в бою с таким трудом.

УТРО НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ

Над ночным морем навис темный свод небесного пространства. Ни звезды, ни огня.

Вода и волны, течения, тучи и ветер.

Начало и конец.

Атлантический океан.

Нигде природа не представляется такой величественной, такой изменчивой и непостоянной, как на просторе открытого моря. С неутомимой силой бушует шторм, оставляя пенистый след. Ничто не меняется, а все-таки каждый момент — новая, молодая жизнь.

Море — величайшее видимое выражение вечности природы, оно поистине бесконечно, оно — начало и конец.

Медленно вздымаются темные крылья ночи. Первый бледный свет наступающего дня уже борется с арьергардом шторма, с его всадниками — тучами в небесной выси. Оторванные от своего стада, они мчатся, скучиваются и распадаются. Они несутся, разрываются на клочки, вновь соединяются и все-таки уступают наступающему свету.

Серый рассвет стелется с востока над морем, еще юный и робкий, вначале бесцветный. Но вскоре он освещает пространство, становится ярче и сильнее. Утро поднимается из темных долин между горами волн и проводит в наиболее освещенных местах резкую грань между небом и водой.

Но на севере ночь не желает сдаваться. Лишь с большим трудом перебегает там свет с одной волны на другую. Затем он вдруг перескакивает через десятки водяных холмов и сверкает в бурлящих и пенящихся

долинах. Снова он устремляется вперед и медленно расстилается над носом, мостиком и мачтой корабля, борющегося с суровой стихией. Серый, острый, как нож, вонзается он в море. По временам он совершенно исчезает под водой, затем опять вздымается кверху, неся с собой гору воды. Высоко бьет волна над штевнем, разбивается на мостике, стекает с поручней, снова бросается кверху над рубкой, обволакивая бледной пеленой стройные трубы, и разлетается в утреннем рассвете.

Когда становится светлее, отчетливее выделяются детали одинокого корабля. Судно пестрое, оно выкрашено в серый и черный цвета с фантастическими фигурами. Далеко впереди высокий мостик, над ним тянется к небу стройная мачта. На ней наверху воронье гнездо — вахта, ниже рея. Затем идут попарно расположенные четыре трубы; позади мачта поменьше. Торпедные аппараты, прожектор, пушки. Все в обрез, очень точно и компактно. Это истребитель, американский истребитель.

С трудом борется корабль против волны, которую шторм оставляет позади себя. Но оно с решимостью пробивается вперед. Море шумит по его бокам, высоко поднимаясь, блестя и искрясь. Это было осенью 1917 г., а с весны американцы вступили в войну.

Бледные от бессонной ночи лица. Запах нефти, сырости и копоти. Они уже несколько дней несут дозорную службу и заняты поисками германских подводных лодок, которые должны держать все время под водой. Только тогда, когда лодки могут свободно плавать в надводном положении, когда они могут видеть далеко и во-время подкараулить свою жертву, только тогда они опасны. Если бы только иметь тысячу истребителей, подводная война была бы быстро окончена! Прижать их под водой — вот правильная защита от этой чумы! Всегда держать их под водой! Теперь, когда Америка оказала помощь союзникам массой своих истребителей и охотников за подводными лодками, теперь немцам придется плохо!

Тем временем стало еще светлее, и теперь только обнаруживается, что шторм все-таки окончился. И зыбь час-от-часу теряет свою силу. На море местами уже спокойно. Стих холодный, почти зимний северо-западный ветер, еще вчера бушевавший.

«Скучная история эти вечные розыски и подкарауливания подводных лодок...», — говорит один из несущих вахту своему соседу и плотнее натягивает на уши мокрую зюд-вестку. Оба они стоят, прислонившись к поручням мостика.

«Скучная история. Немцы все-таки не дают себя поймать в открытом море. Уж лучше стоять на якоре в порту, чем искать булавку в этом беспредельном океане».

Собеседник его, вахтенный офицер, ничего не отвечает. Что-то привлекает его внимание. Он высоко поднимает бинокль и долго и напряженно всматривается вперед, но вскоре разочарованно кладет его обратно. Потом он проходит в штурманскую рубку.

«Если до 6 часов утра ничего не будет видно, ложиться на курс к югу, средним ходом», — так написано в книге приказов командира истребителя на ночь. Он смотрит на часы. Ровно 6 часов утра, значит время переменить курс.

Теперь он опять выходит на подветренную сторону мостика и отдает команды на руль и в машину.

Корабль круто ворочает и идет теперь на юг с попутным ветром и более спокойным курсом. Вахта отдыхает. Эти вечные килевые и боковые качки, дрожание корпуса корабля, треск и скрип, все это очень утомительно! Теперь через палубу перекатывается меньше воды, и можно, наконец, спокойно выкурить утреннюю трубку и лучше побеседовать.

«Да, — говорит вахтенный офицер, возобновляя разговор, — скучно это! Надо иметь много терпения. И удачи тоже! Два месяца назад произошло следующее. В Ирландском море, в туман, — подводная лодка! Перед самым носом. Прежде чем немцы успели сосчитать до трех, острый штевень врезался в бок лодки. А наши новые глубинные бомбы с 136 *кг* взрывчатого вещества! Никакая подводная лодка не может их выдержать! Мы должны быть внимательны, очень внимательны и проворны! Успех всегда возвращается!»

Оба продолжают выслеживать противника на горизонте. Потом первый поворачивается и смотрит назад. Его взгляд пробегает по глубинным бомбам, уложенным рядами на стеллажах возле кормовых поручней. Они вы-

глядят почти как мины — такими большими и внушительными. По временам море захлестывает их безобразные стальные тела, и они сверкают в утреннем свете. Только один знак, один быстрый жест... и они уже сделали бы свое дело с этими проклятыми немцами!

«Да, новые глубинные бомбы хороши, — говорит он, поворачиваясь снова и глядя вперед, — но иногда они совершенно бесполезны. Особенно когда неприятель находится так близко, что можно и самому полететь к чорту. Однажды ночью в густой туман — это было в начале войны — в Канале встретились германская подводная лодка и английский истребитель. Они сошлись борт с бортом, хотя и не по доброй воле. Англичане не могли стрелять из пушек, потому что подводная лодка находилась слишком близко. Она была вне угла обстрела. Экипажи обоих судов так остолбенели от неожиданности, так растерялись от изумления по случаю такой нежелательной «близости», что не причинили друг другу никакого вреда. Это продолжалось одну-две минуты. Подводная лодка, наконец, погрузилась, отошла от истребителя вдоль борта и, что было хуже всего, вернулась домой невредимой! Чорт возьми! Если бы это случилось с нами сегодня! Я думаю, что мы вступили бы с немцами в средневековый абордажный бой, с револьверами и ножами. Рукопашная схватка между истребителями и подводной лодкой. Хорошенькое дело, сенсация...»

Крик с верхушки мачты прерывает разговор. Наблюдательный пост что-то увидел, но оказалось, что это было не что иное, как спасательные шлюпки или обломки, которые часто носятся по морю! Из этого можно заключить, что несколько часов назад здесь была подводная лодка и что оставшиеся в живых извлечены из воды. Но это вносит, по крайней мере, разнообразие.

Снова раздается сигнал. Свистки в переговорную трубу.

«Внимание! Длинный след на море и что-то видно с левого борта!» — доносит стоящий на вахте.

Снизу видно, как его рука, протянутая над краем марса, указывает наискось вперед.

Длинный след на воде? Да, в самом деле, вот он! Однако это надо разобрать. Дается команда на руль. Ко-

рабль направляется на след. Гладкий, широкий след. Его можно отлично распознать. Теперь уже видно, что он цветной. Как мыльный пузырь, переливается он на поверхности всеми цветами радуги и тянется от одной волны к другой, постепенно делаясь уже и теряясь вдали...

Нефтяной след!?

Янки вдруг начинают невероятно сильно и торжествующе хохотать. След нефти — это след подводной лодки! Тут может быть только германская подводная лодка!

Какой-то ток пробегает по судну и людям.

«Обе машины, полный ход вперед. Доложить командиру: нефтяной след на виду! Самый полный ход вперед!» — громко передается команда между людьми на вахте.

Рулевому делается знак: «На след, держать на нефтяной след!»

На мостике сразу закипела жизнь. Люди всеми своими нервами и чувствами уже под водой, где, может быть, ничего не подозревая, плывет на глубине германская подводная лодка. Истребитель стремительно бросается на след. Шумят мощные вентиляторные машины. Освободившийся пар бешено бросается в турбины, винты вертятся, делая максимальное число оборотов, и увлекают судно вперед. Волны жестоко бьют по бокам истребителя, идущего полным ходом, и принуждают его глубоко зарываться в воду острым носом. Со скоростью 30 узлов сильные машины влекут судно туда, к таинственному следу. Взоры людей стали оживленными, лихорадочно напряженными. Фигура сухопарого командира мелькает у входа на мостик. Как раз в этот момент через поручни низвергается гора воды. Судно сильно кренится.

«Доброе утро!»

«Доброе утро, сэр!» Зарница освещает лицо вахтенного офицера. «Там впереди нефтяной след, немцы! Надо послать им вниз утренний привет, это будет для них прощальный привет с этого света».

«Внимание! Приготовить бомбы к сбрасыванию!»

Вдруг длинный след нефти исчезает. Истребитель останавливается, чтобы иметь возможность лучше подслушать в подводный телефон. Звук медленно вращаю-

щегося винта судна, неясно отдается на мембране. Не было ли это именно впереди с правого борта? Быстро звонят машинные телеграфы. Яростно бросается истребитель в новом направлении. Он снова останавливается и затем снова бросается вперед. Прямо впереди теперь ясно слышны шумы винтов! Машины увлекают судно дальше.

«Стоп! Внимание! Огонь!»

Тяжело падают одна за другой глубинные бомбы через борт в воду.

Едва только американец двинулся с места, как раздались сильные подводные взрывы, одни на глубине, другие у самой поверхности. Кверху поднимаются водовороты. Все море в волнении; черные фонтаны, брызжущие белой пеной, устремляются к небу. Они бьют ключом, бурлят, пенятся и снова обрушиваются вниз.

Взрыватели бомб устанавливаются на разные глубины, чтобы вернее задеть подводную лодку. Если бомбы не поражают лодку прямо, а разрываются в расстоянии десяти метров, то все же могут оказаться смертельными. Это повторяется еще несколько раз. Истребитель в раздражении кидается в разные стороны, все надеясь увидеть, не поднимутся ли еще в каком-нибудь месте большие воздушные и нефтяные пузыри, которые обещают верное уничтожение подводной лодки.

Внизу на глубине моря, в нашей державе — полный мрак, туда не проникает ни один луч наступающего дня. Не чувствуется там также и движение воды — последние результаты шторма. Подводная лодка бесшумно двигается по своему пути с едва заметным дрожанием. Да плывет ли она вообще? Скорее можно подумать, что она висит. Смертельно усталый экипаж спит на койках.

Вчера был тяжелый штормовой день. Ранним утром мы едва не погибли во время атаки на подозрительный пароход. При таком бурном море лодка не могла держаться на надлежащей глубине для атаки (12 *м*). Она была вдруг выброшена и поднялась с рубкой на поверхность. Тотчас же пароход поворачивает на подводную лодку. Он хочет таранить ее. Быстро, невероятно быстро вырастает взметаемый волнами грозный, широкий нос парохода.

«Все люди, вперед!» — поспешно передается по всей лодке приказ. «Быстро погружаться на 20 метров!»

Лодка под водой реагирует на малейшее перемещение веса. Поэтому все бросаются через узкий проход вперед. Нос книзу и все вперед! Только внизу, на глубине, можно ускользнуть от быка, который преследует нас! Но шторм теперь снова помогает, он задерживает пароход, который не может быстро поворачиваться. Совсем близко позади нас, почти над нами, проходит чудовище. Затем ясный звук взрыва, грохот, опять удар! На 30 метров! Снова треск — ррруммммс! Бомбы! Спокойствие! Нервы! Наконец, все стихает. Капитан парохода не сумел заработать премию. А глубинные бомбы? Значит это опять судно-ловушка. Вскоре стало невозможно подойти к какому-нибудь неприятельскому судну без того, чтобы не натолкнуться при этом на западню.

Потом мы всплыли и шли при встречной волне, привязанные к поручням мостика, целыми часами. Вечером, когда немного стихло, обстреляли артиллерийским огнем пароход. Безрезультатно — мешает волна. Даже орудийная прислуга привязывалась во время стрельбы к пушке. Горы воды низвергаются на нос судна, они сваливают людей, причиняют им ушибы. Пришлось прекратить преследование. Поздно вечером погрузились для ночного плавания под водой.

Стрелка глубомера показывает теперь 40—42 *м*. Центральный пост ярко освещен. Свет подволочных ламп отражается своими лучами на стеклянных крышках бесчисленных манометров, играет на медном кожухе большого жирокомпаса-матки и сверкает по всей стали и железу.

На комингсе (пороге) двери переборки сидит мичман Иллинг и наблюдает за работой своей команды. С помощью большого штурвала носовыми горизонтальными рулями правит рулевой унтерофицер Мауриц, кормовыми рулями — один матрос, который приучается к делу. Техническое наблюдение находится в руках старшего трюмного унтерофицера Гютинга, который как истый вестфалец никогда не теряет спокойствия. Он отлично знает все происходящие вокруг него шумы в приводах, трубах и систернах. Бульканье и плесканье, хлюпанье, журчанье и клокотанье. Он все слышит и все чув-

ствует, он знает мелодию «своих» механизмов. Взоры обоих рулевых бегают между глубомером и диферентомером. Чуть заметно двигаются вверх и вниз плавники стальной рыбы. Вверх и вниз переливается в стеклянной трубке диферентомера вода, окрашенная в красный цвет. Едва слышно гудят главные электромоторы в молчаливой глубине.

Вдруг издали, с кормы лодки, доносятся легкий шум и тихие удары.

В тот же момент дверь радиорубки распахивается.

«Шумы винта, прямо с кормы!» — кричит в центральный пост матрос-радист Мельцер с оживленными глазами.

В своей удушливо жаркой и тесной рубке он всю ночь упорно боролся со смертельной усталостью, не снимая с головы телефонных наушников. Он знает, что означают шумы винта.

«Разбудить командира. По местам стоять!..» — лейтенант больше ничего не добавляет.

Звук отдаленного молота скоро превращается в страшный шум и шипенье. Винты истребителя! Судно приближается с шумом, похожим на удары крыльев гигантской птицы. Затем тишина, точно отрезало.

Оглушительный взрыв моментально отрывает всех нас от сна. Подводная лодка вздымается и дрожит. Вокруг нас вода бьет ключом и клокочет, как кипяток. Внутри лодки торопливое движение. Через несколько секунд все на своих постах.

Штурман Бенинг бросается вместе со мной в рубку. Занеся ногу на ступеньку лестницы, ведущей наверх, я кричу назад: «Лево на борт, оба электромотора, средний ход, вперед, погружаться на глубину 60 метров!»

В этот момент как будто крик проникает через стальную массу лодки. Второй сильный взрыв страшно потрясает и качает стенки лодки. Мы стоим, затаив дыхание. Всякое мышление парализовано. На момент наступает тишина. Что это, конец? Грохот, треск; нас бросает в рубке, ударяя о стенки. Свет гаснет. Темнота.

Бомба за бомбой. Над нами, возле нас, позади нас. Лодка, как живое существо, дрожит в этом аду от взрывов и сотрясений. Лампы и стекла лопаются. Трос от подъемной лебедки перископа разрывается. Вертя-

щаяся кругом рукоятка перископа ударяет штурмана в глаз.

В лодке в промежутках между взрывами полная тишина. Ни одного замечания, ни одного вопроса. Подо мной 40 человек команды, они отделены от меня только люком и железным трапом. Они ничего не знают и не видят врага. Они лишь чувствуют, как он с ревом алчно протягивает к нам свои когти. Только фантазия работает.

Что это за бешеный зверь там наверху? Со стиснутыми зубами команда терпеливо ждет, выполняя с упорным, огромным самоотвержением свои обязанности у клапанов, кранов, рулей и механизмов. Она доверяет своему командиру, стоящему наверху. Сильно бьются сердца. Руки и кисти машинально производят необходимые движения и приемы. Они знают, что дело общее, что дело идет о жизни. Каждый на своем посту нужен совершенно так же, как командир наверху.

Мы пытаемся ускользнуть от бомб. Делаем зигзаги, повороты. По наитию и по инстинкту. Все дело в счастьи. Где упадет следующая бомба? Позади нас? С левого борта? На нас? Кто это знает? Упадет наверное не там, где упала последняя, не доставившая никакого успеха неприятелю. Значит туда! В самый ад. Отдать приказ, результатом которого может быть жизнь или смерть, — это требует железной решимости и уверенности в своих силах.

Вот снова слышится взрыв. Уже немного слабее и позади нас. Может быть, там наверху он потерял наш след? Мы снова кружим, как заяц в загоне. Постепенно промежутки между взрывами удлиняются, звуки их слабеют. Выражение суровой решимости заметно на всех лицах. Теперь только никакого лишнего шума! Плыть бесшумно! Всякий раз, когда над нами шум винтов становится слышнее, мы переходим на бо́льшую скорость, чтобы увеличить расстояние. Когда неприятель останавливается, чтобы послушать, наши винты перестают работать. Истребитель бросается в разные стороны, он потерял ориентировку, он не может уловить нас своим гидрофоном.

Так украдкой, насколько возможно тихо, мы уходим. Только через несколько часов, когда все утихает, мы

всплываем под перископ. Истребитель все еще ищет, но он уже далеко от нас. Наконец, мы поднимаем перископ повыше и видим, как истребитель исчезает за горизонтом. Тогда мы всплываем в надводное положение и теперь, наконец, видим причину этого внезапного нападения. Нефтяной след! Дурная погода последних дней на море заставляла лодку делать резкие движения, в результате чего в наружных топливных систернах образовалась течь. Заклепки в одном месте ослабели. Постепенно нефть просочилась наружу и выдала нас патрулирующему истребителю, заметившему длинный цветной шлейф, который тянулся позади нас на поверхности. Находясь в подводном положении, мы не могли догадаться о случившемся.

Это был драгоценный опыт для будущего!

Мы должны были бы всплыть ранним утром, еще в полной темноте. Если бы лодка оставляла такой след, то с рассветом мы могли бы это своевременно заметить и устранить неисправность. Итти в подводном положении до наступления рассвета было опасно. Ошибки учат даже под водой. В лодочном журнале военных действий имеется лишь немного записей о таких событиях. Вот несколько коротких заметок.

6.10. Шум винтов истребителя позади лодки.

6.12. Сильный взрыв за кормой с левого борта. Глубинная бомба.

6.15. Сильный взрыв над нами. Лодка сильно сотрясается. Несколько ламп лопается. Свет временно гаснет. Серьезных повреждений нет.

6.20—7.30. Взрывы, постепенно ослабевающие.

8.10. Всплыли на 10 *м*. Американский истребитель в расстоянии 5 000 *м*.

9.10. Всплыли. Ничего в поле зрения нет.

Необходимость краткого, сжатого, строго объективного донесения предписывает нам этот стиль. Что касается нашего душевного состояния, наших переживаний, то об этом не говорится ни слова.

Постепенно наши нервы пришли в порядок. Напряжение ослабело, но еще оставалась легкая дрожь. Скверное пробуждение было в это утро!

Вечером при великолепной погоде экипаж столпился

наверху рубки. Мир казался таким безмятежным, и каждый философствовал про себя по поводу последних приключений.

«Утренний час — золото?» («Morgenstunde hat Gold im Munde» — немецкая пословица).

Конечно! Потому что золотом были жизнь и простор, которыми нас снова одарило это «подводное утро».

ЗИМНЯЯ НОЧЬ В ИРЛАНДСКОМ МОРЕ

В начале войны истребители были безвредны. Надо было только соблюдать достаточную осторожность и не дать себя таранить! Опасными были неожиданные появления их в туманную погоду. В то время еще не применяли глубинных бомб. Надо было только всегда своевременно уклоняться от встречи с истребителем и не привлекать его внимания. Действия истребителей против подводных лодок в этот период практически не давали никакого результата уже по причине их незначительного числа; главная масса английских истребителей находилась тогда в составе Большого флота. Возможности морского боя между немцами и англичанами в то время не были полностью исключены. Правда, адмирал Джеллико был достаточно хитер, чтобы воздержаться от этого столкновения. Но мы, немцы, должны были атаковать главные силы англичан на море. И только в ближнем бою мы могли выиграть.

Позднее, начиная с 1917 г., истребители стали нашим привычным противником. Они нас подстерегали уже в Северном море. Главным их преимуществом были большая подвижность и глубинные бомбы; только одним своим присутствием они заставляли нас часами держаться под водой, а это затрудняло и замедляло нашу работу. В Канале они охраняли заграждение Дувр—Калэ, а на севере Англии — проход между Оркнейскими и Шетландскими островами. Они были буквально повсюду и нигде. Никогда нельзя было считать себя в полной безопасности от них. И вообще во время даль-

него похода, продолжавшегося неделями, лодка находилась вне опасности разве лишь в редкие минуты.

Важнейшая работа истребителей состояла в эскортировании отдельных судов с ценным грузом и прежде всего целых конвоев, следующих через опасные зоны. Значительно раньше, чем подводная лодка могла заметить конвой, они уже старались нас оттеснить. Главное затруднение истребителей заключалось в том, что они всегда должны были думать о невидимом враге, действовать против него и сражаться с ним. Ночью их боевая сила по отношению к нам значительно ослабевала. Как только становилось хоть немного темно, подводная лодка, плывущая в надводном положении, оставалась для них невидимой даже на близком расстоянии. Однако ночные атаки в надводном положении требовали верного глазомера и большого морского искусства. В этом случае подводная лодка превращалась в миноносец. Как часто мы бросались в атаку и даже топили суда, когда истребитель находился, так сказать, в непосредственной близости! Многие офицеры-подводники еще в мирное время кончили трехлетний курс в минной школе и знали свое дело.

Во время моей декабрьской экспедиции 1917 г. в Ирландском море мы действовали почти исключительно ночью в надводном положении, и это прежде всего потому, что днем из-за опасности от подводных лодок только отдельные быстроходные корабли совершали рейсы между английскими и ирландскими берегами.

Один из таких быстроходных двухтрубных пароходов я однажды атаковал утром при сравнительно спокойном море. Через 9 секунд после выстрела последовал очень сильный взрыв. Стеклянные части приборов в лодке разлетелись в куски, потух свет и т. д. Мы подумали, что это была большая бомба с дирижабля. На самом деле это была наша собственная торпеда, которая вследствие неисправности горизонтальных рулей сразу же по выходе из аппарата ушла прямо перед лодкой на грунт и оглушила нас своими 200 *кг* взрывчатого вещества. Этот случай был тем более неприятен, что мы не могли сделать никакого вывода из него. Поэтому нам пришлось сделать еще один выстрел, так как отказ

в очень тонком механизме торпеды был и останется всегда возможным.

Это крейсерство зимой в Ирландском море было полно занимательных приключений.

Днем море точно вымирало. Ночью оно оживало. Тогда вокруг нас все блистало и сверкало, из бухт и с островов сияли огни.

Вдоль английских берегов у Холихэда движутся тени. Что-то там есть. Но на темном фоне мы не можем ничего отчетливо разглядеть даже через сильный ночной бинокль. Дальше берег удаляется, образуя бухту. Мы подходим ближе. Становятся видны два судна, очень длинные и компактные. Истребители! Ближайший в расстоянии почти 2 000 *м.* Затем пароход, глубоко сидящий в воде. Все суда идут с потушенными огнями. Кроме того, два едва заметных неправильных очертания на поверхности воды, два небольших «бугра». Охотники за подводными лодками! Если это так, то подходить нельзя. Подводная лодка в подводном положении ночью ничего не может видеть в перископ и, следовательно, не может атаковать. Над водой при таком положении истребителей также ничего нельзя сделать. Мы следуем за этой компанией еще некоторое время, пока не приближаемся к пловучему маяку Карнарвон. Потом конвой исчезает в глубине бухты, и мы решаем остаться в дозоре вблизи этого пункта.

Мы осторожно подкрадываемся к пловучему маяку. В кормовой части судна в каютах горит свет. Наверное там теперь сидят старые моряки за грогом и картами. А может быть, они записывают в вахтенный журнал все крики о помощи, которые они перехватили сегодня своей антенной. Рано утром был слышен подводный взрыв в направлении к Холихэду. В полдень пролетели мимо два самолета и один дирижабль. Вечером проходила флотилия истребителей. Больше никаких происшествий. Лишь большая лампа наверху вращается над корпусом судна, стоящего в темноте. Каждый раз, когда луч света попадает на штанги и ванты, точно небольшие молнии пробегают вокруг мачты. Этот луч проходил в ночной темноте высоко над нашими головами. Однако мы должны были быть осторожны и держаться вне его освещения. А все-таки, как это приятно находиться

так близко около англичан, которые не швыряют сейчас глубинных бомб. Мы оставляем в покое людей на плавучем маяке. Маяки и другие навигационные знаки были в некотором роде нейтральными в военное время. Они указывали путь и другу и врагу.

Около полуночи мимо нас проходит на запад судно. Мы покидаем район нашего дозора и подкрадываемся к нему поближе. Это большой, тяжело нагруженный пароход. Без охраны. Проходят целые часы, пока мы нагоняем его настолько, что можем предпринять атаку в надводном положении.

Чтобы произвести верный выстрел, нам нужно знать скорость и курс судна насколько возможно точно. Поэтому мы сначала идем некоторое время рядом с судном, на дистанции около 1 000 *м*, следуя с такой же точно скоростью, как и противник. В этот момент становится так темно, что невооруженным глазом можно разглядеть вблизи нас лишь какую-то неопределенную массу. По числу оборотов наших винтов мы измеряем скорость — 9 миль в час.

Паульсен стоит около меня в темноте и устанавливает прицел на небольшой стойке, на обвесе мостика. Тем временем мы занимаем позицию впереди судна и определяем его курс. Точно на юго-запад. Если мы, находясь слева от противника, хотим выпустить торпеду под углом 90°, то мы должны в момент выстрела лежать на курсе северо-запад.

Принцип прицельного прибора основан на законе треугольника. Одна сторона треугольника подвижная. Это «неприятельское плечо» прибора наводили по нити визира на цель. Расстояние до цели, — которое должно было быть оценено на-глаз очень верно, так как измерить его непосредственно мы не могли, — курс и скорость хода противника являлись «известными величинами».

«Какую скорость я должен установить на прицеле?» — спрашивает Паульсен из темноты.

«Девять миль в час», — отвечаю я.

Мы опять идем в стороне и параллельно пароходу. Наше положение таково, что теперь в каждый момент намеченная атака может быть выполнена.

«Какая дистанция и какой угол встречи?»

«500 метров и 90 градусов!»

Я вижу, как Паульсен при свете карманного фонаря проверяет свои установки на прицеле. С той стороны, где проходит пароход, Паульсен закрывает фонарь рукой. Осторожность никогда не является излишней.

«Все стоят по местам к погружению» — докладывает мне старший инженер-механик снизу из центрального поста.

Во время боевой тревоги каждый человек на своем посту. Самое главное — быть наготове. Но ни в каком случае нельзя недооценивать противника. Люди экипажа, свободные от вахты, спали до этого момента. Теперь они, еще немного сонные, стоят у своих механизмов и клапанов.

«Что же там случилось наверху?» — спрашивает один из них, еще полусонный.

«Ночная атака в надводном положении на большой пароход. Через 10 минут начнут атаку», — отвечает ему другой матрос, который до этого дышал свежим воздухом на мостике и видел приготовления.

Что за странная жизнь на подводной лодке! Война и мир совсем рядом. Всегда все события развертываются без последовательности, без приготовления. Сон, мертвый сон — часами. Потом вдруг команда, приказания (колокол тревоги действовал только в случае опасности, чтобы беречь нервы).

Атака на большой пароход! Едва с тебя спадают оковы сна, как уже чувствуешь, что вся лодка охвачена лихорадочным ожиданием.

Я еще раз проверяю все и произвожу пробную наводку на пароход с расстояния 1 000 *м*, но вижу лишь темную массу. Выпустить торпеду с дистанции 500 *м* было бы, конечно, лучше.

«Атака начинается», — свистя передают переговорные трубы по всем отсекам лодки. Внизу в машинном отделении телеграфные звонки. Три раза вскакивает стрелка на «полный ход» и затем замирает в этом положении.

«Полный ход! Атака!»

На лице механика Мецлера сверкает свет. Он открывает клапаны и действует рычагами. Делает знаки и указания. В этом адском шуме нельзя разобрать ни

одного слова. Объясняться можно только знаками. Моторы бешено работают, стучат и гремят и с неистовой силой вертят винты. На врага!

Подводная лодка летит в ночной темноте, мощно рассекая носом воду и временами зарываясь в ней. Вот нос ее снова высоко вздымается и отбрасывает на рубку водяную пыль. На врага! Брейд-вымпел «Z» поднят. На врага!

Великолепное ощущение! Атака и сила! Конь чувствует шпоры. Его бока дрожат. Вытянув шею, он бросается вперед и уносит нас.

Через несколько минут неприятель должен притти на визирную нитку прицела.

Огромное, могучее судно вырисовывается в ночной тьме. Мы уже видим широкий, зловеще сверкающий бурун, который пароход поднимает перед своим носом.

«Оба носовых аппарата к выстрелу изготовить!»

Пароход подходит все ближе и ближе. Грозный и жуткий.

«Первый аппарат, товьсь!»

Я стою нагнувшись, смотрю на нить прицела и вижу, как проходит через нее носовой бурун. Потом все снова темнеет. Теперь видна передняя мачта, вот мостик, труба...

«Первый аппарат, пли!!!»

Внизу в рубке Бенинг нажимает крохотную кнопку— электрический контакт для выпуска торпеды. За годы войны мы отлично сработались друг с другом. Он знает мой голос, я знаю его руку. Между нами нет недоразумений. В тот же момент, когда раздается команда «пли», торпеда вылетает из своей трубы.

Мы тотчас же круто ворочаем влево, чтобы увеличить дистанцию от места взрыва.

Над поверхностью пенится серебристая полоса. Она тянется к пароходу. Торпеда!

Все мы на мостике пристально смотрим на темное судно. Вдруг в ночной тьме вырисовывается гигантский огненный столб. И вслед затем сильный взрыв. Наши барабанные перепонки дрожат. Глаза слепнут от блеска. Мы видим, как корпус судна разламывается на две части в облаках огня и дыма. Нос судна тонет в море, как камень. Корма вздымается, пылает и шипит. Длин-

ный ствол пушки сверкает в зареве, он поворачивается на нас, как бы делая последний оборонительный жест. Слишком поздно. Пламя вспыхивает еще раз. Потом все сразу идет ко дну в ночной тьме. На воде только один жалко мерцающий свет. Это ночной спасательный буек, который выкинуло в момент взрыва парохода; он теперь светит, точно надгробный камень над несчастным судном.

На мостике у нас не слышно ни одного слова. Большие переживания делают нас немыми. Мы знали, что долг наш исполнен.

Пароход шел, повидимому, с горючим веществом, вероятно, с грузом газолина. Судьба все решила и уничтожила судно с экипажем в несколько секунд.

В ту же ночь у нас было еще одно приключение с истребителями. К утру мы продвинулись дальше на запад и в следующую темную зимнюю ночь вышли на линию частых пароходных рейсов между маяком Киш и Холихэдом. Мы не могли пожаловаться на скуку, так как истребители, дозорные суда и пароходы так и кишели вокруг нас. Мы наметили большой, тяжело груженый пароход, который, повидимому, шел в Ливерпульский порт. Но его охраняли два истребителя, и казалось почти невозможным приблизиться к нему. В эту черную, как смоль, ночь мы даже подошли раз слишком близко к одному из истребителей и едва успели свернуть с пути. Однако чад отработанных газов от наших дизельмоторов, повидимому, дошел до их обоняния. Во всяком случае, оба истребителя проявили большую тревогу. Мы тоже немного волновались, так как положение было очень опасное. Не лучше ли и, главное, не безопаснее ли погрузиться и скрепя сердце отказаться от атаки большого парохода?

И вдруг яркий свет с правого борта кормы. Инстинктивно моя рука протягивается к колоколу тревоги, но еще некоторое время колеблется. Что это было? Увидел ли он нас? Грозит ли нам опасность?

Но тут мы перехватываем в ночной тьме сигнал по Морзе: «Keep a sharp look-out, German submarine ahead!» («Будьте осторожны. Впереди германская подводная лодка!»). Это один истребитель предупреждает другого о том, что мы здесь! Неуверенно скользит по нашему

мостику луч неприятельского прожектора. Команда моя смеется: «Он не видел нас». И моя рука медленно отодвигается от контакта колокола тревоги. Теперь выдержать еще несколько секунд, мучительных секунд. Стройная тень последнего истребителя, как призрак, проходит мимо нас и исчезает в темноте. Позади нас вырастает из ночной тьмы что-то гигантское — пароход! Теперь, когда охранение прорвано, у нас свободный путь. Это была открытая игра, предложенная нами командирам истребителей. Но англичане не сумели использовать положение и должны были дорого заплатить за свой сигнал по Морзе.

Пароход нашел такой способ защиты, который мы не могли предвидеть. Наша торпеда попала ему в носовой грузовой трюм, и от взрыва образовалось высокое, смешанное с угольной пылью облако. Смертельно раненое судно тяжело идет ко дну на месте, погружаясь носом в воду. Мы наблюдаем это в ночной темноте с расстояния в несколько сот метров. Но что это? Тень парохода вдруг снова увеличивается, разрастаясь до гигантских размеров. Продолжает ли он итти? Не ошибся ли я при определении расстояния? Не собирается ли он с последними силами, чтобы таранить нас? Но ведь он уже тонет! Все эти мысли мелькают у меня с быстротой молнии. В тот же момент я даю спешную команду машинам. Чудовище продолжает приближаться. Наконец, лодка начала двигаться.

Как бык, опустив голову, наступает на нас пароход. Мы затаили дыхание. Три раза: «Полный ход!» Наконец, грохот, треск, и пароход разламывается. Почти вертикально вздымается в ночной темноте корма несчастного судна, и мы присутствуем при грандиозном зрелище: в 50 *м* от нашей рубки с глухим шумом пароход погружается в пучину моря.

Такова судьба судов, которые встречаются ночью.

1918 ГОД

Последний год войны был самым тяжелым. В течение трех долгих лет мы дали противнику время изучить свойство подводных лодок до мельчайших деталей. Он преследует нас и ведет борьбу с нами на поверхности, в туман и шторм, с воздушных высот и под водой, около берегов и в открытом море. Как будто море перешло к врагу. Оно как наэлектризованное, его лихорадит при атаке и обороне. Каждая волна враждебна. Береговые огни фальшивы, огни на море обманчивы. Нас «слушают», улавливая гидрофонами отдаленные звуки ударов наших винтов, и нащупывают электрическими пальцами над морским дном. Тысячи небольших зеленых стеклянных шаров плавают на воде, оторвавшись от сетей, повсюду расставленных для нас.

Оборона против подводной лодки развертывается во всю ширь. 90 процентов пароходов вооружаются. Истребители и преследователи подводных лодок, мины и бомбы, самолеты и дирижабли, сети и аппараты для подслушивания — все эти средства, активные и пассивные, действуют слаженно и гармонично против подводной лодки. За ними стоит вся Англия с непреклонной волей к победе.

Замена потопленных судов вновь построенными производится быстрым темпом. Америка строит свои «victory ships» («победные суда»), свои стандартные пароходы, в 55 дней.

Устанавливается некоторое равновесие сил между нами и нашими противниками. Цифры потопленного тоннажа понижаются, наши потери увеличиваются. Но несмотря на все это, подводная лодка все-таки сущест-

вует и остается сильнейшей угрозой для британского морского могущества, против которой островная империя борется всеми способами и самыми крайними мерами. Однако от огромного преимущества, которым в начале войны благодаря своим подводным лодкам Германия располагала перед всеми противниками, она добровольно отказалась. Никакие виды оружия — ни наши большие мортиры и цеппелины, ни наши самолеты и «парижские пушки» — не наводили на противника такого страха, не делали его столь беспомощным, как подводные лодки. Англия в течение нескольких лет была парализована ужасом, пока напоследок она с необычайным напряжением сил и при поддержке своих американских союзников не решилась побороть нас.

При правильном применении подводной лодки результат трехнедельного дальнего плавания еще в 1915—1916 гг. мог дать в среднем от 20 000 до 30 000 *т* потопленных судов, а в отдельных случаях от 50 000 до 60 000 *т*. Однако неправильная политика сковала нашу силу и выбила из наших рук самое лучшее оружие.

В 1918 г. результат в 15 000—20 000 *т* уже рассматривался как хороший успех. Очень часто новая подводная лодка возвращалась, не потопив ни одной тонны. Успешное крейсерство в английских водах и благополучное возвращение лодки в отечественный порт стали необычайно трудной задачей.

Гельголандская бухта была блокирована минами. Новая английская мина поступила на вооружение и теперь после нескольких лет опыта действовала хорошо. Немецкие тральщики отчаянно боролись против этого минного наступления, которое противник довел вплоть до наших ворот. Германскому флоту угрожала опасность быть запертым в собственных портах. Чтобы не подвергать наши подводные лодки ненужному риску, мы все чаще пользовались для выхода в Балтийское море путем через Кильский канал и потом к северу — через Зунд, Каттегат и Скагеррак. Этими же путями мы возвращались домой. Уже в датских и шведских водах мы встречали неприятельское противодействие в виде мин и находившихся в дозоре подводных лодок.

В Северном море нас встречало большое американское заграждение. Нигде ни одного судна. На море мерт-

вая тишина одиночества. Но под поверхностью моря скрыты тысячи мин, готовых взорваться при малейшем прикосновении. Нам нужно было проходить среди и через них, если мы не хотели подчиняться воле противника и следовать по узким проходам, которые были оставлены свободными по обеим сторонам у берегов.

Потом мы попадали в чистые от мин районы возле берегов Англии. Однако повсюду английские глаза — в воде, над водой, на берегах, повсюду лихорадочное наблюдение, все нас подстерегало: истребители, рыболовные суда, самолеты, вооруженные яхты и охотники за подводными лодками. Целью их было преследовать подводную лодку, замеченную издали. Прежде это было безнадежным делом. Теперь можно было итти за нами по пятам. Можно было чувствовать, слышать, осязать и преследовать под водой. Можно было и уничтожать под водой.

Открытый Атлантический океан выглядел как и прежде. Но английский западный берег был мрачным и угрожающим. Красивые уединенные острова, расположенные в открытом море, как, например, Сент-Кильда, Норс Рона и Сюлискер, были превращены в «посты подслушивания», в опорные пункты. Англия оборонялась теперь всем своим существом, все жизненные силы были устремлены на защиту. И несмотря на это, нам все же удавалось проходить, атаковать и топить!

Море было пустынным. Парусные суда вымерли. Почти ни одного парохода, следующего в одиночку. Суда с ценным грузом шли под сильной охраной, по большей части в составе массивных конвоев с мощным прикрытием.

Появились суда-ловушки новой системы, где все было приспособлено для «подслушивания». Отдельные суда всегда были подозрительны. Они плыли по морю, как приманочные утки. Но наши волосы недаром поседели за год. На *U-62* мы прошли 50 000 миль над водой и почти 4 000 миль под водой, мы постарели и сделались опытными. Только бы счастье, военное счастье, без которого не может обойтись ни один солдат и моряк, не изменило нам.

К началу 1918 г. англичанам удалось закончить заграждение прохода Дувр — Калэ. Между Фолькстоном и

Гри-Нэ был уложен минный вал в десять рядов, герметически закрывший проход до поверхности воды. Если подводная лодка появлялась поблизости, то по сигналу ряд буев вспыхивал белым светом магния и превращал ночь в сияющее утро. Подводная лодка должна была погрузиться и, проходя через минный вал, наверное наткнуться на мину. Множество пауков подстерегало в сети свою жертву. Это заграждение на самом деле стало «смертельным заграждением». Окончание его устройства означало конец подводной базы в Зеебрюгге на фландрском побережьи. Мы должны были отказаться от нее, когда одна подводная лодка за другой перестали возвращаться.

Случай вырвал нас еще раз из «окопов» вокруг Англии. В апреле 1918 г. *U-62* была послана в продолжительное плавание к Азорским островам. Германия объявила там тоже запретную зону, которую надо было держать под контролем. При входе в эту зону и при выходе из нее мы очень хорошо чувствовали «новое время». Но на просторе открытого океана царила тишина, почти как в мирное время. К сожалению, торговое движение вокруг Азорских островов не было интенсивным. Все же мы потопили еще 24 000 *т*, в том числе большой английский пароход, пароход с зерном из Аргентины, два угольщика и несколько различных малых судов. В одно прекрасное майское утро мы рискнули подойти к Понта Дельгода, главному порту острова Сен-Мигуэль. Мы рассчитывали встретить какое-либо входящее или выходящее судно. Горы острова высоко поднимались перед нами из моря, но самый город был нам еще не виден. Мы своевременно погрузились, так как в гавани находились американцы, о бодрой бдительности которых мы уже составили себе представление, как только подошли к Англии. Мало-помалу земля вырастала, и отдельные дома белели с зеленых косогоров. Мы прибегли к помощи увеличительного приспособления перископа и тщательно осмотрели окрестности. По временам мы бросали взоры наверх, чтобы своевременно заметить неприятельский самолет или дирижабль. Для этого лодки новейшей конструкции имели «зенитные перископы», бросавшие «взгляды на небо». Мы должны были

быть особенно осторожны, так как вода была очень чистая и прозрачная.

Яркое солнце ослепительно сияло над белыми домами города. В последний раз я был здесь в 1910 г. еще молодым офицером. Сегодня мы пришли сюда с другими намерениями. В голубом небе высилась над всем четырехугольная башня кафедрального собора. За городом поднимались кверху мягкие очертания гор. В гавани несколько корабельных мачт и труб. Между домами зелень и пальмы. Мне пришло на ум, что большинство из нас на лодке еще никогда не видело южного города, а тем более пальм. Поэтому я позвал всех на рубку поглядеть в перископ, одного за другим. Я стоял возле них в рубке, освещенной потоком голубоватозеленого света, и видел изумление в их глазах, резко блестевших от света перископа. Это было нечто из «дальней страны», в духе фантазии моряка, — эти пальмы и горы, это яркое, горячее солнце!

Через час в гавани стало оживленно. Быстро вышел большой охотник за подводными лодками. Вся команда его находилась на палубе. Орудия приготовлены и наведены. Это было характерно для 1918 г. Так как мы теперь были очень близко, нас услышали с мола, нас «подслушивали». Мы тщательно следили за американцем в перископ и, осторожно уклоняясь от него и по временам бесшумно «планируя» (когда он приближался к нам), медленно уходили в открытое море. К сожалению, ни один заслуживающий внимания объект не подошел на расстояние атаки торпедой.

На следующий день мы пустили ко дну стальной канадский парусник — совершенно новое судно. Перед тем как подойти к нему, мы проходили вблизи спасательных шлюпок, на которых находилась команда, и смотрели на них в перископ. Все казалось нормальным. То же мы проделали у самого судна. Затем мы послали на борт нашего призового офицера.

«Груз соли и картофеля», — был ответ.

«Можем ли мы с собой взять двух собак и канарейку?»

После того призовая лодка вернулась. На носу стояла черная лохматая собака, глядевшая с любопытством, возле нее гладкошерстный террьер. Большую назвали

«Моряк», маленькую — «Джимми». После этого мы двинулись дальше.

Охотничье счастье долго не приходило, а майское солнце горячими лучами покрывало широко расстилающееся море. Для старых фронтовых подводников, какими мы являлись, это казалось плаванием на пассажирском пароходе. Великолепная погода и прозрачное синее море.

Это было в воскресный день утром. Вопреки всякому ожиданию и расчету я вдруг слышу из рубки крик:

«Неприятельский перископ справа!» И сразу радостные лица становятся серьезными. Заработали электромоторы, нарушив тишину своим гудением. В то время как лодка уже круто ворочает, наша толстая пушка направляет свое грозное дуло на предполагаемого врага. Мы должны проучить его за дерзость, с которой он среди бела дня нарушил наш воскресный отдых, вполне нами заслуженный.

Но тут гневное воинственное настроение сменяется неудержимым смехом. Тщательно наблюдая за неприятельским «перископом» через бинокли, мы обнаружили, что он принадлежал большой морской черепахе, которая, высунув голову на солнце, мирно плыла в нескольких сотнях метров от берега. Она оставляла позади себя небольшой след, который на большом расстоянии возможно было при первом взгляде принять за нечто другое.

Естественно, что это было большим событием! При мысли о черепаховом супе у нас уже потекли слюни изо рта. Но как ее достать? Для чего же у нас тогда двойка? Быстро была спущена на воду шлюпка. Двое расторопных матросов сели в нее и стали осторожно подкрадываться. Мы держались с подводной лодкой в расстоянии около 100 *м;* вся команда, разумеется, была на палубе и с напряженным вниманием следила за этой новой для нас охотой. Когда двойка отваливала, я успел еще спросить нашего ловкача Паульсена, как он рассчитывает «ее» поймать. «За лапу», — последовал лаконический и уверенный в победе ответ.

Ну, так черепаха тоже смекнула, в чем дело. Она была «стара и опытна» и позволила двойке спокойно приблизиться. Паульсен уже протянул руку далеко

вперед, пристально глядя с правого борта на «кормовую» лапу черепахи, ясно различимую в синеваточистой воде Атлантического океана. Вдруг она сделала резкое движение и исчезла, оставив позади себя большой пенящийся водоворот.

К сожалению, в жизни часто бывает, что злорадство является наиболее искренним чувством. Поэтому весь экипаж заорал: «Быстро на 20 *м*» (эта команда применяется, когда надо быстро скрыться под защиту глубины). Наши проворные охотники возвратились на борт немного разочарованные. На этот раз так ничего и не вышло! Но находчивый Паульсен нашел способ. Прежде всего с двойки были сняты ремни. Затем смастерили большой крепкий сачок. На будущее время была установлена условная команда — «черепашья тревога»; двойку днем держали на палубе, чтобы быть наготове и быстро ее спустить.

Около полудня, когда мы пили кофе, раздается долгожданная условная команда. Общее оживление. На этот раз охота удалась. Сачок работал блестяще, и первая черепаха была доставлена на борт элегантным взмахом. Мы быстро и хорошо наловчились в этой охоте и в первый же день поймали три прекрасных экземпляра. Одна из них — очень старая черепаха, весом в 32 *кг*, на ее спинном панцыре находились разные «безбилетные пассажиры» вроде ракушек и других паразитов. Наверное десятки лет эта черепаха плавала в синих водах Атлантического океана до того, как подводная лодка вступила с ней в конкуренцию.

Всем трем черепахам были даны имена: «Мафусаил», «Макс» и «Мориц», и они вместе с собаками «Моряком» и Джимми» образовали на борту группу «Гагенбек»[1]. К ним относились и четыре канарейки, тоже из «потерпевших кораблекрушение». К сожалению, у них была неприятная привычка самые лучшие песни распевать большею частью в ночные часы. Так как в подводной лодке они только и видели электрический свет, то нельзя было очень обижаться, что они потеряли счет времени. Когда неприятеля не было видно и погода

---

[1] Популярное название зоологического сада в Гамбурге, по имени его основателя. — *Ред.*

была хорошая, то по команде «Гагенбек на палубу!» все животные выводились из лодки на свежий воздух, что особенно нравилось собакам. Они совершенно не ценили прелестей подводного плавания и обыкновенно с грустным видом лежали по углам, погрузившись в глубокие размышления об этих сумасшедших людях, которые по собственной инициативе часами плавают под водой, тогда как наверху сияло прекрасное горячее солнце.

Так этот зверинец и плавал с нами по морю в течение трех недель.

Через восемь дней по прибытии на родину черепахам пришел конец. Был устроен черепаший обед, и четвероногие конкуренты без долгих размышлений были съедены.

В августе 1918 г. мы снова были в чужих краях. В проходе около Фэр — самолет. С западной стороны Оркнейских островов небольшой фальшивый конвой. Два парохода в сопровождении истребителей, последние идут далеко впереди. Мы долго и напряженно наблюдаем за ними. Через несколько времени конвой изменяет курс. Мы приближаемся и теперь видим, что суда замаскированы под «пароходы», а на самом деле — это охотники за подводными лодками. Острый нос, отлогая, косая корма, высокий мостик и т. п. Осторожно! Мы бесшумно удаляемся.

Следующие десять дней на море стоит туман. Низко плывут облака. Ничего не видно, ни одного судна. Вода и небо. Серые испарения, словно завесы над волнами. Все влажное и хмурое. Десять длинных дней.

Медленно подвигаемся мы дальше на юг в поисках лучшей погоды. Только в Бискайском заливе, хотя он и имеет дурную репутацию, небо проясняется, и 6 августа в 6 часов пополудни мы замечаем на востоке облако дыма. Потом стеньга фокмачты с реей беспроволочного телеграфа. Предполагая, что это истребитель, мы немедленно погружаемся.

Судно приближается. Это американец. Пятнистый, точно пестрая корова. Четыре трубы. Странно только, что истребитель держит курс прямо на запад и не идет полным ходом. Как будто он и не знал о нашем присутствии здесь, а преследовал какую-то другую, вполне

определенную цель. Мы даем ему пройти мимо и всплываем, когда он скрывается из вида.

Что же дальше? Как это угадать, что он замышляет? Хорошо бы теперь заглянуть в его судовой журнал! Самое лучшее итти позади него, «прицепиться» к нему. В кильватере истребителя! Это уж нечто новое! Может быть, он вел нас на правильный путь. Не думает ли он встретить конвой или провести отдельный пароход с ценным грузом? Мы это увидим. Поэтому мы идем за ним полным ходом, пока над горизонтом опять не показывается маленькая рея беспроволочного телеграфа. Мы держим истребителя «на расстоянии», пока не становится темно.

Ночью мы подходим ближе, чтобы не потерять «вожатого», но скоро туман окутывает море, и мы должны быть осторожны, как рысь. Я спускаюсь на минуту в лодку, чтобы взглянуть на карту, на которую мы нанесли возможный курс «воображаемого» конвоя. Вероятно, он шел в Брест или Сен-Назэр.

В 11 часов 30 минут пронзительный звук колокола тревоги. В то время как я бросаюсь наверх, наша большая рыба скользит уже под воду. В рубке я слышу от вахтенного офицера, что истребитель вдруг прошел очень близко перед носом лодки. Он на время застопорил одну из своих машин или, может быть, уменьшил скорость вследствие плохой видимости. Поэтому мы его и нагнали, подойдя ближе, чем это нам было нужно. На борту американца позади была распахнута дверь, и в мерцающем свете показалась закутанная фигура, отражавшаяся призраком на следе, оставляемом судном. У вахтенных на мостике остановилось на мгновенье сердце. Быстро руку на колокол! Тревога! Потому что мы пропали, если заметят хоть малейшую тень от нас! Крутой поворот в темноте, прыжок тигра — и преследователь стал бы добычей!

Но истребитель остался спокойным. На нем, конечно, ничего не заметили. Мы не слышим никакого шума винтов и 10 минут спустя снова на поверхности, потому что мы не имеем права упустить его, нашего тигра!

На западе мерцает свет. Мы идем дальше и скоро опять выходим на верный след. Американец плохо за-

темнил огни на корме, и мы смело идем целую ночь вслед за огнями.

На рассвете мы позволяем себе опять уменьшить ход, увеличиваем расстояние, но, к сожалению, от испарений образуется туман, так что мы окончательно теряем всякий след. Но мы чувствуем, что какое-то «соприкосновение» уже установлено. Вокруг нас оживленные переговоры по радиотелеграфу. Судя по медленному темпу передачи и гудящему тону радиотелеграмм, переговоры идут между торговыми судами. Мы находимся посредине между ними, в тумане. Отвратительное чувство, когда все слышишь, но не можешь ничего увидеть. На одно мгновенье становится светлее, и мы тотчас замечаем пароход в дистанции около 5 000 *м*, с правого борта.

Тревога, погружение и атака. Расстояние немного велико, потому что мы увидели пароход слишком поздно. Выстрел с 900 *м* не удается. Вследствие неблагоприятного освещения я преувеличил скорость хода противника, оценив ее в 9 миль в час. Торпеда проходит впереди его носа. Пароход с ужасом видит смертоносный след воздушных пузырей под своим носом и яростно стреляет из своей кормовой пушки по нашему перископу. Нам нужно скрыться от его взоров, потом мы снова всплываем и возобновляем наше преследование в тумане.

Мы теперь узнаем по радиограмме, что наш противник француз. Он сообщает о нашей атаке. Чей-то звучный голос (военного корабля?) ему отвечает. Начальник конвоя? Не сообщил ли он судну место стоянки конвоя, чтобы оно могло присоединиться? Что же там передается секретно по радио вокруг нас в воздухе? В наших головах лихорадочный шум. Мы инстинктивно чувствуем, что находимся на верном пути.

Встревоженный противник идет зигзагообразным курсом. Судно часто скрывается в серой мгле горизонта. Потом оно показывается на короткий срок и опять исчезает. Волнующее преследование! Мы идем и вдруг видим опять пароход приблизительно в том же направлении. Быстро погружаемся. Едва только мы успели определить скорость и курс и правильно установить по прицелу перископа угол упреждения, как торпеда

уже вылетела из трубы. Попадание в кормовую часть судна. Через 5 минут судно тонет, как камень. От спасательных шлюпок мы узнаем, что это норвежский пароход «Лорна». Следовательно, не наш француз. Но для нас это было так же хорошо, потому что норвежец имел «тяжелый» груз, что и было причиной его быстрой гибели. Судно шло из Норфолька в Брест, имея на борту 160 стальных листов, 2 111 стальных брусков, 6 919 медных чушек, 12 400 банок мяса и 48 720 мешков сахара.

Между тем наступил вечер. Завеса над морем поднимается. Взгляд проникает все дальше. Наконец, перед нами расстилается широкое и свободное море. На западе заходит солнце. Мы обдумываем, ломаем себе голову, изучаем карту и следуем в течение ночи по курсу истребителя. Мы отмечаем места, где мы сегодня атаковали пароходы. В конце концов мы приходим к заключению, что «незнакомец», которого мы ищем и «разговор» которого шифрованными радиосигналами мы слышим, должен находиться к югу от нас. Остальное — вопрос счастья!

Мы поднимаем наши большие мачты, прикрепляем к оконечности одной из них тали и подтягиваем до самого топа беседку. С этой высоты можно видеть дальше, чем с мостика лодки. Унтерофицер Паульсен никому не доверяет там вахты. У него орлиные глаза! Мы непременно хотим что-нибудь найти, мы должны найти! Глаза вахтенного неутомимо ищут вдали, и бинокль безостановочно пробегает вдоль резкой линии горизонта.

«Он должен скоро появиться», — говорит позади меня мой вахтенный офицер лейтенант Вагнер — увлекающийся подводник.

Кто это «он», который должен появиться, Вагнер сам не знает, но что в воздухе что-то есть, он это ясно чувствует. И так мы долго идем вечером с напряженными глазами и в бодром настроении.

Около 10 часов сверху раздается крик: «Слева на траверзе дым и несколько судов!»

На мостике нам только через 10 минут удается что-то распознать, но уже начинает сильно темнеть. Мы быстро спускаем мачты и погружаемся, под перископ. Затем,

напрягши все нервы, все чувства, полным ходом идем навстречу судам.

Грандиозное ощущение, когда мы теперь видим, как над горизонтом выступают одни за другими мачты и трубы. И впереди военный корабль с четырьмя низкими трубами. Конечно, это француз.

Это был он, долгожданный конвой! Мы нашли его буквально по предчувствию или, еще лучше, — по предвидению. Двухдневная нервная работа была, наконец, вознаграждена. Если бы только теперь подольше было светло! На западе небо залито красным светом. Высоко над горизонтом повисли одиночные густые облака, которые светятся внизу, как от пожара. Мы можем различить пятнадцать разных пароходов, больших и малых. Но для атаки никаких перспектив, потому что конвой тотчас после нашего погружения повернул на юг.

В 10 часов 30 минут ночи картина меняется. Все суда круто ворочают и строятся теперь в одну линию, ложась на курс 40°, который ведет прямо на нас. Когда они пошли этим курсом, мачты военного корабля вытянулись одна за другой. Мы держим мачты «в створе», как говорят моряки, и мчимся навстречу противнику с поднятым доотказа перископом.

Через переговорную трубу я передаю во все отсеки: «Атака на большой конвой. В голове французский броненосный крейсер».

Теперь быстро темнеет, и я вижу, что конвой следует за крейсером на большом расстоянии. В нашем распоряжении минуты, пока медный отблеск заката на поверхности воды является достаточным для выпуска торпеды. Если я в подводном положении хочу вообще чего-нибудь достигнуть, то я должен сначала атаковать крейсер, хотя пароходы, естественно, являются более драгоценной мишенью. Жалко! Я, однако, надеюсь, что позднее ночью мы сможем опять разыскать конвой и предпринять вторичную атаку.

Залп из двух кормовых аппаратов должен попасть в крейсер.

Расстояние теперь быстро уменьшается, и мы опускаем перископ до горизонта воды. Перед нами отчетливо выступает контур французского броненосного крейсера. Его левый борт кровавого цвета, бок с правого борта —

черный. Мачты и надстройки грозными силуэтами вырисовываются на небе. В расстоянии 1 000 *м* мы изменяем курс влево.

«Ложиться на курс 130 градусов. Оба электромотора малый ход! Кормовые аппараты к выстрелу изготовить!»

В такие моменты даже у самого спокойного человека сердце бьется до разрыва и стучит в висках. Большое и величественное судно показывается теперь широким бортом на темнокрасном небе.

10 часов 43 минуты вечера. Штурман уже держит руку на кнопке стреляющего приспособления.

«Кормовые аппараты, товьсь!»

Нос француза пересекает левый край поля зрения перископа. Красный свет сверкает над пенящимся буруном под носом. На нить перископного прицела приходит передняя орудийная башня.

«Третий аппарат... Пли!!!»

Теперь обе передние дымовые трубы на прицеле...

Уже первый след воздушных пузырей направляется к своей цели.

«Четвертый аппарат... Пли!!!»

Одновременно с последней командой мы слышим сильный взрыв. Через 5 секунд второй. Обе торпеды попали.

Громадные, удивительно красивые водяные колонны красноваточерного цвета поднимаются выше мачт. Последним взглядом я смотрю, как они обрушиваются на судно. После этого мы погружаемся на глубину. Неприятельские корабли в 1918 г. имели на борту бомбометы, посредством которых они забрасывали бомбами место, где была обнаружена подводная лодка. И действительно, немного спустя мы слышим 28 взрывов вокруг нас и над нами.

У подводного телефона сидит старший радист Кнейзель — «ухо» подводной лодки — и регистрирует каждый взрыв.

Через 20 минут мы всплываем. Поблизости от нас мерцает свет. Ночной спасательный буй. Между тем наступила темная, глухая ночь, и мы приближаемся к бую с чрезвычайной осторожностью, чтобы не задеть спасательных шлюпок. Может быть, по буям мы сумеем узнать название судна.

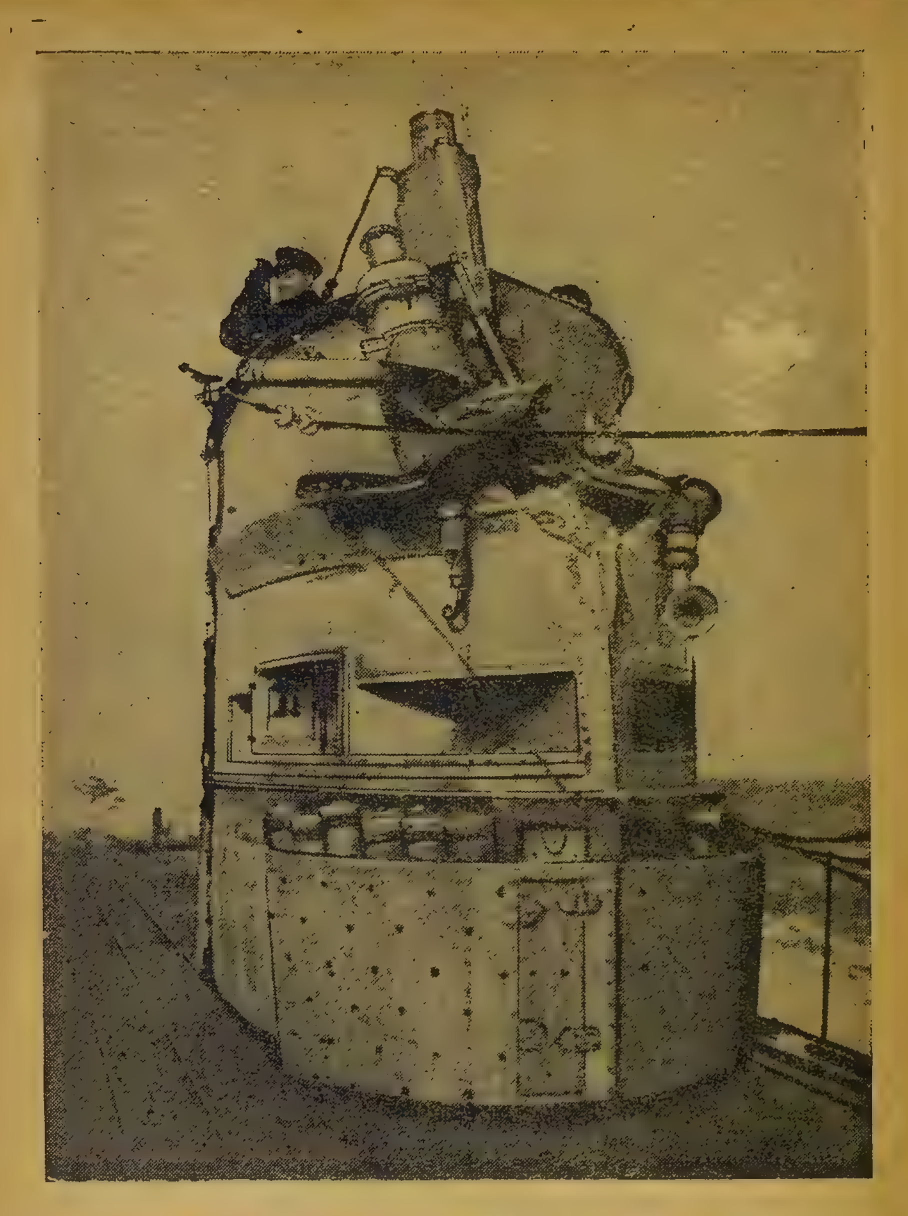


Рис. 12. Подводная лодка *U-48* после аварии

9 марта 1917 г. *U-48* потопила английский пароход. По несчастному стечению обстоятельств подводная лодка попала под тонущий пароход. Рубка была сплюснута. При этом погибли командир лодки *U-48*, капитан-лейтенант Бусс, и штурман. Подводная лодка быстро опустилась на глубину 70 *м*. Несмотря на тяжелую аварию, следующий по старшинству офицер, обер-лейтенант Хасхаген, все же поднял лодку на поверхность и отвел ее на родину.

Едва только мы прошли несколько сот метров, как уже оказались посреди шлюпок и плотов, на которых держались потерпевшие кораблекрушение. Люди в спасательных шлюпках сообщают нам название судна. Это французский броненосный крейсер «Дюпти Туар», 9 500 *т*. Четыре снарядных погреба взорвались.

Между тем суда конвоя стремительно рассеялись. Они ясно видели среди ночи высокие огненные столбы и слышали громы взрывов. Вожатый конвоя, повидимому, был поврежден. «Старейший» пароход замещает его.

Кнейзель сообщил нам по переговорной трубе сигнал нового вожатого: «Ralliez, ralliez!..» («Смыкайтесь, смыкайтесь! Итти поодиночке опаснее, чем в сомкнутом построении! Смыкайтесь!»).

Однако выполнить это в темную ночь было трудно, и суда долго блуждали вокруг, пока не наладили связи друг с другом. «Волк» ворвался в стадо «овец». Я предполагаю, что все суда, как только они оправятся от первого страха, двинутся опять на восток. Значит, и я должен полным ходом мчаться на восток! Позднее, когда наступит рассвет, мы сможем опять войти в «соприкосновение» с конвоем.

И вот мы в темноте бросаемся следом за судами. В 3 часа утра слева от нас выплывает темная масса. Видимо, один из пароходов конвоя. Мы определяем курс и скорость и атакуем в надводном положении. Второй раз за эту ночь высоко поднимается огненный столб. Это английский пароход «Уэствард Хо», который успевает подать сигнал о своем потоплении. Как раз когда мы намереваемся при рассвете атаковать третий пароход, небо очищается и в несколько секунд видимость становится такой, что мы принуждены погрузиться. В развернутом строю конвой удаляется перед нами на восток, недосягаемый для нас. Выстрел в «Уэствард Хо» был моим последним торпедным выстрелом на войне.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Несколько красноречивых цифр[1]. При объявлении войны мы имели 18 подводных лодок, готовых отправиться в боевой поход. С этого момента до конца войны было построено 460 подводных лодок. На 1 октября 1918 г. (!) было снова заказано 376 подводных лодок.

178 подводных лодок пали под ударами врага, в огромном большинстве случаев со всем экипажем. Они были уничтожены средствами противолодочной обороны противника (торпедами, артиллерией, глубинными бомбами и таранами).

Из них погибло:

от действий неприятельских подводных лодок . .	19
» » судов-ловушек	14
» » мин	20
» » заградительных сетей	6
» » самолетов	5
» » истребителей, дозорных судов, глубинных бомб и т. д.	72
от несчастных случаев, неисправностей механизмов погружения и т. д.	9
от неизвестных причин	33
Всего . .	178[2]

Погибло 5 132 подводника.

Какая маленькая цифра среди миллионов, погибших за войну. А между тем она представляет 50 процентов экипажей, отплывших к неприятельским берегам. Как

[1] *Михельсон,* Подводная война 1914—1918. — *Прим. авт.*

[2] *Гайер,* Секреты подводной войны («Чего мы не знаем о мировой войне»). — *Прим. авт.*

они погибли, мы не знаем. Они не возвратились. Пропали без вести. Из глубины моря ответа не последовало.

Однажды мы кое-что узнали. Вернулись живыми 2 человека с подводной лодки *UC-26*, протараненной и потопленной истребителем около Калэ. Это было в ночь на 10 мая 1916 г. Подводная лодка получила пробоину и, смертельно пораженная бомбами, пошла ко дну на глубине 46 *м*. Свет погас, и оставшиеся в живых люди экипажа постепенно отступили перед хлынувшей в лодку водой в центральный пост и далее, в кормовые отсеки. Паники не было. Командир, оберлейтенант флота Шметтов, обратился во тьме к последним людям экипажа. Он объяснил им положение лодки и объявил о близком конце. Надо приготовиться к смерти за родину. Из последних сил они закричали «ура» среди грозного шума смертельно клокочущей воды. «Morituri te salutant!» («Осужденные на смерть тебя приветствуют!») Потом они сделали попытку вылезти через рубку. Внутрь лодки был впущен из баллонов сжатый воздух, чтобы прекратить доступ забортной воды. Люк рубки распахнулся. Часть людей была выброшена воздушным потоком. Они не добрались до поверхности. Только двум последним это удалось. Они всплыли наверх и были подобраны английскими истребителями. Они-то и рассказали о последних минутах экипажа *UC-26*. Командир погиб вместе со своей лодкой на дне моря.

9 ноября 1918 г., в день, когда Германия после четырехлетней борьбы сложила оружие, *UB-50* заметила недалеко от Гибралтарского пролива английский линейный корабль «Британия». Командир лодки, оберлейтенант флота Кукат, несмотря на сильную охрану истребителей, поразил корабль двумя торпедами. «Британия» затонула в Атлантическом океане. Это был последний выстрел германской торпедой в мировую войну.

Кукат благополучно вернулся со своей лодкой в Германию.

СОДЕРЖАНИЕ

★

К ПЕЧАТИ ПОДГОТОВИЛИ

Редактор *В. Бельц*
Технический редактор *Д. Моисеенко*
Корректоры *М. Осипова* и *З. Гальперина*
Выпускающий *Б. Астафьев*

Сдано в производство 9.3.1937
Подписано к печати 11.5.1937

Формат бумаги 84×108/32
Объем 13,75 печ. л., 10,6 авт. л.
В бумажном листе 67.200 знаков.

Уполн. Главлита № Г—7185
Издательский № 102. Заказ № 123.
Тираж 10.000 экз.

Бумага Камского бумкомбината

Адрес изд-ва: Москва, Орликов пер., д. 3



Отпечатано в 1-й типографии
Государственного военного изд-ва НКО СССР.
Москва, ул. Скворцова-Степанова, 3.

★

